

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA

Património Desaparecido Rede de Percursos e Reconhecimento da Muralha Fernandina do Porto

João Paulo Barbosa

M
2018



João Paulo Coimbra Barbosa. Património Desaparecido
Rede de Percursos e Reconhecimento da Muralha Fernandina
do Porto



Património Desaparecido
Rede de Percursos e Reconhecimento da Muralha Fernandina do Porto

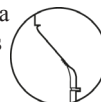
João Paulo Barbosa



Património Desaparecido

Rede de Percursos e Reconhecimento da Muralha Fernandina do Porto

João Paulo Coimbra Barbosa / Dissertação de Mestrado em Arquitetura
Sob orientação do Professor Dr. Rui Fernando de Jesus Bastos Tavares
Apresentada à Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto
01 de Junho de 2018



FACULDADE DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDADE DO PORTO
U.PORTO

Uma alma de muralha

“Toda a cidade, com as agulhas dos templos, as torres cinzentas, os pátios e os muros em que se cavam escadas, varandas com os seus restos de tapetes de quarto dependurados e o estripado dos seus interiores ao sol fresco, tem toda ela uma forma, uma alma de muralha.”

Agustina Bessa Luís

Agradecimentos

Nesta nova fase da minha vida, que se inicia com o culminar do meu percurso académico, sinto necessidade de dirigir algumas palavras de agradecimento àqueles que contribuíram, direta ou indiretamente para o meu sucesso.

Antes de mais, queria agradecer ao meu orientador, Professor Dr. Rui Fernando de Jesus Bastos Tavares, pela orientação, partilha de conhecimentos e paciência prestados no desenvolvimento deste trabalho.

Ao Arquivo Municipal do Porto, pela partilha e disponibilidade de informação que tornou possível a realização deste trabalho.

Aos amigos sem os quais não teria motivação para chegar ao fim deste percurso, cuja força, motivação, estímulos, paciência, inspiração e carinho abundantes ao longo dos anos contribuíram grandemente para a minha formação, não apenas como arquiteto, mas também como pessoa.

Por fim, mas não menos importante, aos meus pais por me acompanharem, apoiaram e ajudaram a completar esta etapa da minha vida.

A todos, um sincero e eterno obrigado.

Resumo

A história urbana da cidade do Porto encontra-se dentro das preocupações de muitos daqueles que por ela se interessam, no entanto, e por ainda se tratar de um território com imensos caminhos a explorar, deparamo-nos com um lapso total da existência de uma obra que agregue somente a área do estudo da Muralha Fernandina do Porto. Para tal, este trabalho traduz-se numa tentativa de ser o seu curriculum histórico, relembrando uma faceta esquecida da cidade do Porto, integrando assim a sua evolução com a temática da Muralha portuense. O Centro histórico tem para si, para os seus habitantes e os que a visitam, a herança histórica, o património que deve ser protegido contra o abandono e o esquecimento, traduzido num processo de preservação a fim de ser transmitido para as futuras gerações como testemunho do passado. Para a conservação de uma muralha não existe apenas um único método, mas sim uma forma de aplicar a metodologia que melhor se adegue a cada caso, com objetivo final de valorizar e conservar da forma mais apropriada, permitindo uma breve leitura deste monumento histórico. O trabalho visa conhecer, compreender e analisar todo o processo de construção urbana intra e extramuros e tem por objetivo identificar e caracterizar as diferentes fases ou momentos do seu desenvolvimento que, respeitando a sequência cronológica dos factos, correspondem ao período entre os séculos XIV e XXI. A exposição do conteúdo do trabalho realiza-se através da imagem com o apoio sistemático do texto, funcionando assim como legenda alargada das imagens que se apresentam.

Na maioria dos casos um exato conhecimento do percurso histórico do património em análise não coincide com o conhecimento histórico do observador, e para tal será necessário reordenar os manifestos mais relevantes e representativos das diferentes correntes urbanísticas que fizeram história para chegar à conclusão de certas possibilidades de relação entre duas realidades urbanas.

Palavras-chave: Cidade, Tempo, Urbanização, Malha, Eixos, Centros, Património, História.

Abstract

The urban history of the city of Porto is within the concerns of many of those who are interested in it, however, and because it is still a territory with immense routes to explore, we are faced with a total lapse of the existence of a work that only adds the study area of the Muralha Fernandina do Porto. For this, this work translates into an attempt to be its historical curriculum, reminiscent of a forgotten facet of the city of Porto, integrating its evolution with the theme of the Muralha porutense. The Historical Center has for itself, for its inhabitants and those who visit it, the historical heritage, the heritage that must be protected against neglect and forgetfulness, translated into a process of preservation in order to be transmitted to future generations, as testimony of the past. For the conservation of a wall there is not only a single method, but a way to apply the methodology that best suits each case, with the ultimate objective of valuing and preserving in the most appropriate way, allowing a brief reading of this historical monument. The objective of this work is to understand and analyze the entire process of urban construction within and outside the walls and aims to identify and characterize the different phases or moments of its development that, respecting the chronological sequence of events, correspond to the period between the 14th and 21st centuries. The exhibition of the content of the work is carried out through the image with the systematic support of the text, thus functioning as the extended caption of the images that are presented. In most cases, an accurate knowledge of the historical heritage is not coincident with the historical knowledge of the observer, and for this it will be necessary to rearrange the most relevant and representative manifests of the different urban currents that have made history in order to reach the conclusion of certain possibilities of relationship between two urban realities.

Keywords: City, Time, Urbanization, Mesh, Axes, Centers, Heritage, History.

Índice

Introdução	12
Objeto de estudo	12
Objetivo	13
Cronologia	15
Metodologia.....	16
CAPÍTULO I. Idade Média	20
CAPÍTULO II. As Muralhas no Território Português.....	22
CAPÍTULO III. As Principais Cidades e suas Muralhas	26
3.1. Évora.....	26
3.2. Lisboa	27
CAPÍTULO IV. O Burgo	30
4.1. As provas Romanas	30
4.2. Os Antecedentes à Muralha Fernandina	32
4.3. A Cerca Velha	35
4.4. As Portas	37
CAPÍTULO V. A Muralha Fernandina	40
CAPÍTULO VI. O Novo Sistema Defensivo.....	44
6.1. As Portas	46
CAPÍTULO VII. Os Percursos Temporais da Muralha Fernandina.....	50
7.1. O Burgo e a Nova Cerca (século XIV/XV).....	50
7.2. Coexistências (século XV/XVI)	54
7.3. As Portas e seus Percursos (séculos XVI – XVII).....	56
7.4. No Tempo dos Almadas (século XVIII)	61
7.4.1. Da imagem Barroca da Cidade	61
7.4.2. Raiz Iluminista	62
7.5. As Guerras Napoleónicas	66

7.6. A ação da Associação Comercial (século XIX)	68
7.7. As Avenidas (século XX).....	78
7.8. A Cidade Moderna (século XXI).....	82
7.8.1. “Porto 2001”	82
A Cordoaria.....	84
Rua do Almada.....	86
Batalha	88
7.8.2. Porto Vivo	90
7.9. A Muralha como limite.....	94
Conclusão.....	99
Mobilidade.....	99
Edificado.....	103
Espaço público.....	107
Referências bibliográficas.....	110
Anexos	119

Introdução

Objeto de estudo

A presente dissertação tem como objetivo estudar a cidade do Porto, cuja história urbana tem estado dentro das preocupações de muitos daqueles que por ela se interessam, elegendo assim como campo de reflexão um objeto particular. O trabalho centra-se no estudo do espaço urbano inserido nos limites definidos pela Muralha Fernandina do Porto. Constituem o espaço definido pela velha cerca Fernandina toda a área compreendida entre: a margem do Douro, balizada pelas Escadas do Caminho Novo e pelas Escadas do Codeçal; subindo a áspera riba do Douro até encontrar no alto, perto do Convento de Santa Clara, o urbanizado chão que suporta o Edifício do Governo Civil e o Teatro Nacional de São João; descendo agora pela Rua da Madeira, seguem-se os limites, quase em linha recta, passando pela Praça da Liberdade e Largo dos Lóios, subindo a Rua dos Clérigos atingindo o cume do monte da Vitória; após atravessar o largo que faz frente ao atual Edifício do Centro Português da Fotografia, descia por entre o edificado da Rua Dr. Barbosa de Castro, dividindo de seguida o quarteirão, definido pelas ruas das Virtudes, das Taipas e Francisco da Rocha Soares, até ao Largo de São João Novo retomando as Escadas do Caminho Novo.

A eleição da Muralha Fernandina como objeto e limite de análise mostrou-se oportuno: em primeiro lugar, pela sua importância urbana, enquanto elemento de composição da cidade portuense e pelo vasto programa de equipamentos e espaços públicos que contempla no seu interior, que o transformaram num elemento referencial da Cidade; em segundo lugar, pela variedade de temas e questões de estudo que a cidade amuralhada deixa adivinhar. Na complexidade espacial a que o tempo conduziu, na cidade histórica sobressaem sinais da sua construção como soma ou sobreposição de elementos espaciais diversos, que se adivinham resultado de diferentes intervenções urbanas, que ocorreram na sequência do tempo enquadrado por diferentes princípios e tendências teóricas de composição urbana, diferentes objetivos e motivações distintas. Para além das marcas visíveis que denunciam a construção, no tempo, do espaço, imaginam-se todas aquelas que cada nova intervenção justificou apagar.

Objetivo

Ao abordar o tema das muralhas, estamos na realidade a tratar da identidade física de uma cidade. A cidade amuralhada tem para si, para os seus habitantes e os que a visitam, a herança histórica, o património que deve ser protegido contra o abandono ou o esquecimento e, essencialmente, deve ser transmitido, com todo o seu carácter e potencialidade, para as gerações seguintes, como testemunho do passado. Para a conservação de uma muralha não existe apenas um único método, mas sim uma forma de aplicar a metodologia que melhor se aplique a cada caso, com objetivo final de valorizar e conservar da forma mais adequada, permitindo uma breve leitura deste monumento histórico. A história urbana da cidade do Porto tem estado dentro das preocupações de muitos daqueles que por ela se interessam, no entanto teve sempre um grande vazio relativamente à interpretação da Muralha Fernandina, que se faz sentir, essencialmente, a nível urbanístico. A nível arquitetónico é possível encontrar toda uma série de documentação, obras, testemunhos, e entre outras, que descrevem e caracterizam, com grande rigor, a Muralha, no entanto, a nível urbanístico existe todo um trabalho por fazer.

Apresento este trabalho ciente das dificuldades, embora o florescimento da historiografia urbana em Portugal seja um fator a louvar, a temática das muralhas é ainda um território com imensos caminhos a explorar. Contudo, não é sobre os paradigmas criados em torno da mutação económica e social do Porto que esta dissertação incide. Este trabalho pretende sim, expor a história da Muralha, a sua participação na evolução e definição urbana da Cidade, a sua presença na documentação de cariz histórica, bem como casos particulares relevantes para a dinâmica urbana deste local. Sobre a cidade do Porto, podemos encontrar toda uma listagem de obras fundamentais para o estudo desta e da sua última Muralha, como poderíamos fazer um inventário de trabalhos, artigos e teses sobre as mais variadas dimensões da vivência medieval portuense. No entanto, deparamo-nos com uma ausência absoluta de uma obra que agregue, exclusivamente, a área do estudo da Muralha Fernandina como elemento de estruturação e definição da cidade do Porto. Para tal, este trabalho traduz-se numa tentativa de ser o seu curriculum histórico, revelando mais uma faceta da cidade do Porto, integrando a sua evolução histórica com a temática da Muralha Fernandina.

Cronologia

É de difícil exposição, os limites cronológicos escolhidos para enquadrar este estudo, uma vez que abrangem os períodos de tempo da Baixa Idade Média à atualidade. Contudo, como trabalho de investigação da evolução de uma cidade amuralhada que é, podemos situá-lo, com mais precisão, entre o século XIII, marcado pela fundação da Bolsa de Mercadores do Porto, aprovado por D. Dinis, a 10 de Maio de 1293, à definição de intervenção do quarteirão das Cardosas pelo Conselho Administrativo, a 21 de Novembro de 2005, correspondendo assim ao último grande arranjo urbanístico executado nos limites do Centro Histórico do Porto.

Metodologia

A metodologia usada para este trabalho constituiu na recolha de informação, na sua análise e compreensão, apoiada pela cartografia e pelo domínio do espaço da Cidade, onde se situam os principais vestígios existentes relativos ao tema em questão. Quanto às fontes, procuramos recolher obras de historiadores cuja área de investigação incide nos vários tópicos em que assentam este trabalho. Autores como Adriano Vasco Rodrigues, José Manuel Pereira de Oliveira, Luís António de Oliveira Ramos, Rui Fernando de Jesus Bastos Tavares, e entre outros, com os seus estudos garantiram-nos um profundo conhecimento destas diferentes temáticas que tentamos enquadrar. Relativamente à construção do espaço da cidade do Porto, o trabalho estrutura-se em dois pontos principais de análise, que respeitando a sequência cronológica dos factos, correspondem: ao período entre os séculos XIII e XIV; e às ideias, planos e projetos de intervenção urbana que decorrem entre os séculos XIV e XXI.

Começamos então com a pesquisa de obras básicas para o entendimento do período em que se insere a cidade medieval do Porto. Seria impossível estruturar este trabalho referindo aleatoriedades que, apesar de factuais, não seriam corretas sem uma devida contextualização. Propomo-nos então a apresentar o ponto de situação referente ao reino português e, circunscrevendo ainda mais, as contribuições de cada obra (muralha), de algumas das cidade mais pertinentes, para a temática da Muralha portuense. Assim sendo, num primeiro ponto, analisa-se a situação política e social em que se insere o período que geraram as motivações para a construção da Muralha Fernandina. Num segundo ponto será analisado os diferentes casos de cidades amuralhadas existentes no território nacional, com intenção de entender e categorizar melhor o objeto de estudo deste trabalho. Para estes dois primeiros tópicos são de relevante importância, para a compreensão da temática das muralhas no território português, os escritos de Álvaro Domingues, Anni Gunther e Rui Tavares, inseridos na obra *Atlas Histórico das Ciudades Europeas: Península Ibérica: Francia*, volume I e II. É, sem dúvida, uma obra com informação sólida, propondo uma ótima documentação gráfica e todo o tipo de fontes escritas.

A cidade do Porto prestígio um fenómeno de rara exceção urbano ao integrar, nos limites da Muralha Fernandina duas muralha e três cidades: a cidade dos negócios; a cidade religiosa, confinada nos muros do alto de Penaventosa; e a cidade judaica,

fechada no perímetro da sua própria muralha, omitindo por completo a vivência do resto do Burgo. Desta forma, e com intenções de perceber melhor a relação da velha cerca com a nova cerca fernandina, foi efetuado uma breve análise deste antecedente, estabelecendo pontos de relação entre as duas cercas.

Antes de iniciarmos o tema da importância da Muralha Fernandina para a evolução urbana da cidade portuense, foi necessário analisarmos todo o processo de construção deste monumental marco do que foi a cidade do Porto na Baixa Idade Média. Desta forma, a exposição detalhada do tamanho da cerca, das portas, postigos, perímetro, motivações e financiamento da mesma, serão pontos de grande importância para o entendimento do perímetro defensivo da Cidade. Obras como a História do Porto, sob a direção de Luís António de Oliveira Ramos, e As Muralhas do Porto Medieval, da autoria de Adriano Vasco Rodrigues, expõe um panorama geral dos muros e da sua origem. Uma vez todas as condições necessárias reunidas para a compreensão integral da Muralha Fernandina, passou-se para o tema principal deste trabalho. O processo de construção do espaço integrado dentro dos limites definidos pela Muralha estruturam-se em oito subcapítulos de análise e compreensão, que correspondem às ideias, planos ou projetos urbanos que se reconhece terem construído, sucessivamente, a cidade intra e extramuros. Para cada ideia, plano ou projeto identificam-se as determinações ou intervenções que os integram, e reflete-se sobre as diferentes questões que colocam em relação ao desenho urbano. *“A construção de cada um dos subcapítulos conjuga o relato direto dos dados recolhidos, em diferentes referências bibliográficas e fontes, a sua leitura e interpretação – a articulação de dados e o apontar de hipóteses intuídas para além deles, se bem que por eles balizadas – num processo não necessariamente contínuo, nem sequencial. O enfatizar ou omitir de dados recolhidos, ou o cruzá-los, o aprofundar de um determinado tema, em detrimento de outros que se negligenciam, constitui o processo de estudo”* (RAMOS, 2008). Generalista mas importante para o desenvolvimento deste trabalho, O Espaço Urbano do Porto, Condições Naturais e Desenvolvimento, de José Manuel Pereira de Oliveira, resulta de uma primeira dissertação de doutoramento inteiramente dedicado ao estudo interno da cidade do Porto, demonstra grande importância na relevância dada à grande informação existente aos vários séculos, acrescentado a uma visão do desenvolvimento urbano e da heterogeneidade espacial que contribuiu, decisivamente, para o avanço do conhecimento da Cidade. Esta obra pode então ser considerada, para este trabalho,

como indispensável para a compreensão da evolução da cidade do Porto, tendo em atenção o estudo das vias estruturadoras intra e extra-muros. Ao longo do capítulo subdividido iremos estudar com mais detalhe, pontualidade e relevância a transformação da cidade histórica, desde a época medieval até hoje. Inserida na evolução urbana do Porto quinhentista, a obra *A Rua das Flores no Século XVI. Elementos para a História Urbana do Porto Quinhentista*, de José Ferrão Afonso, tem como principal preocupação o estudo de todo o processo que levou à concretização da Rua das Flores. A preocupação da urbanização quinhentista não se limitou à Rua das Flores, como o autor revela, no entanto é uma realização de maior importância para o Porto, que só voltará a ter uma intervenção profunda intramuros no período alameda. A exposição do conteúdo da totalidade do trabalho realiza-se através da imagem – desenhos próprios, a escalas variáveis, e imagem recolhidas, originais ou trabalhadas, montadas de modo específico – com o apoio sistemático do texto que, no limite, funciona como legenda alargada das imagens que se apresentam. Imagem e texto são elementos complementares de trabalho e ferramentas indissociáveis para a construção da mensagem a transmitir.

Voltando ao assunto, verificámos um puzzle, cujas peças estão dispersas, e em alguns casos perdidas, que dificultaram a pesquisa mas cuja resolução, graças à contribuição, ainda que indireta, de todos estes autores, é alcançável e possível de ser feita. O envolvimento destes eruditos nos esforços de compreender cada vez mais a história deste país e desta cidade deu-nos as bases para futuros investigadores poderem construir um novo caminho na historiografia portuguesa.

O trabalho é constituído por uma introdução ao tema e à cronologia em que se insere, e de seguida pela caracterização e descrição completa do objeto de estudo. O corpo de trabalho desenvolve-se em torno do tema a abordar neste trabalho, seguido de uma reflexão pessoal sobre o impacto da Muralha na transformação urbana da Cidade até aos dias de hoje. Para fechar este trabalho seguem-se as referências, tanto, bibliográficas e computadorizadas, como, das imagens recolhidas e seleccionadas, assim como um anexo de todas as gravuras, fotografias, desenhos, projetos e planos pertinentes para a compreensão gráfica da evolução da Cidade.

I

Idade Média

Os limites cronológicos definidos para enquadrar este estudo correspondem, essencialmente, aos últimos anos do século XIII até à atualidade. No entanto, e com base no estudo das muralhas precedentes à Muralha Fernandina, foi necessário efetuar uma breve análise ao período correspondente à construção da primeira muralha na cidade do Porto. Devido à dificuldade em distinguir achados arqueológicos com delimitações cronológicas exatas, tomámos esta cintura de muralhas como típica Romana. Para comprovar a significativa presença Romana, ao ponto de erguer essa cintura de muralhas, baseamo-nos em dois artigos da autoria de António Manuel Silva, *As muralhas romanas do Porto: Um balanço arqueológico* retirado da revista *Portvgalia* e *Ocupação romana da cidade do Porto*. Assim, e com base nestes registos, fica a abordagem cronológica da primeira muralha portuense, inserida entre a segunda metade do século I e a primeira metade do século II. Relativamente aos acontecimentos cronológicos, mais pertinentes, ocorridos na Península Ibérica e que caracterizam o período em que se insere a Muralha Fernandina, será necessário recuar até aos últimos anos do século XII. Este período, marcado, essencialmente, pelas lutas entre D. Dinis e D. Fernando IV, rei de Leão e Castela, teve o seu desfecho com a assinatura do Tratado de Alcanises, em 1297. Este Tratado, não só, veio firmar a paz entre os dois reinos, como também, definiu os limites a sul do território português. No entanto, e em oposição ao termo de paz entre Castela e Portugal, D. Afonso IV, filho varão de D. Dinis e de D. Isabel de Aragão, comandou uma revolta contra o Rei, seu pai (1319-1324). Esta atitude tomada em oposição aos bens e privilégios fornecidos a Afonso Sanches, filho bastardo de D. Dinis, manifestou-se como receio à posição do futuro herdeiro da Coroa. Desta forma, a primeira metade do reinado de D. Afonso IV ficou marcada por um período de lutas com Castela (1337-1340), terminando em face da necessidade de constituir uma frente Cristã, comum entre os dois reinos, que fizesse frente à investida do Rei mouro, por fim derrotado na Batalha do Salado¹. Em fins do seu reinado, a peste

¹ Travada a 30 de Outubro de 1340, junto da ribeira do Salado, na província de Cádiz (sul de Espanha). Esta batalha teve origens na iniciativa do Rei de Fez e Marrocos, querer reconquistar o território cristão. Já em ação contra Castela, a primeira frota castelhana, que tentou opor-se ao desembarque dos mouros, foi completamente destruída por uma tempestade. Em consequência, D. Afonso XI de Castela foi forçado a pedir auxílio ao seu filho e rei de Portugal, D. Afonso IV, na luta contra as investidas mouras.

negra acentuou uma crise económica que D. Afonso IV tentou diminuir através de várias medidas, como por exemplo, as Leis do Trabalho, implantada em 1349. Esta Lei veio assim tabelar os salários e estimular a produção de cereais, procurando também evitar que as populações se refugassem nas cidades, deixando os campos incultos. Não sendo os resultados os mais esperados, D. Fernando, seu neto, sente a obrigação de publicar uma nova legislação - A Lei das Sesmarias².

Os anos de 1355 e 1356 ficaram assinalados por um período de guerra civil, entre as tropas do rei D. Afonso IV e as de seu filho D. Pedro. As razões deste conflito devem-se à polémica relação de Inês de Castro com D. Pedro, sendo esta assassinada por ordem do rei D. Afonso IV, a 7 de Janeiro de 1355, por ter influenciado a política interna do país durante o seu reinado. Após a sua morte, D. Pedro partiu sem deixar um herdeiro masculino, sendo assim, D. Fernando, bisneto de D. Sancho IV de Castela, a declara-se herdeiro do trono.

Após a instauração da paz com Castela, D. Fernando dedicou-se à administração do reino. Devido ao acentuado desenvolvimento da agricultura, provavelmente promulgado pela Lei das Sesmarias, foram mandados reparar e construir castelos e novas muralhas, sobretudo em redor de Lisboa e do Porto.

No ano 1382, marcado pelo fim dos conflitos com Castela, estipula-se que a única filha legítima de D. Fernando, D. Beatriz, case com o rei D. João I de Castela. Podendo assim significar a unificação do reino português ao reino castelhano, esta não foi bem aceite pelo povo e parte da nobreza portuguesa. Após a morte de D. Fernando, em 1383, e respondendo aos apelos de grande parte dos portugueses para manter o país independente, D. João, mestre de Avis e irmão bastardo de D. Fernando, é escolhido e aclamado rei de Portugal durante a Crise de 1383 e 1385³.

2 Publicada em Santarém, a 28 de Maio de 1375, insere-se num contexto de crise económica que se manifestava, há já algumas décadas, por toda a Europa e que a peste negra agravou. A grande novidade desta lei foi a instituição do princípio de expropriação da propriedade caso a terra não fosse aproveitada. Procurava-se repor, em cultivo, terras que já o haviam tido e que os factos já mencionados tinham transformado em baldios. Considerada uma reforma agrária, não se sabe, com clareza, até que ponto é que contribuiu para uma reestruturação da propriedade e para a resolução da crise.

3 Período marcado pela guerra civil e anarquismo no reino português, teve o seu início com a morte de D. Fernando, uma vez que não deixou herdeiros masculinos. Apesar da corte e do povo português terem escolhido, em 1385, D. João I como sucessor à Coroa, o rei D. João de Castela, não desistiu de tentar conquistar o reino português. Apesar do elevado número de soldados pertencentes ao exército castelhano, este foi derrotado na Batalha de Aljubarrota, pelo exército português comandado por Nuno Álvares Pereira.

II

As Muralhas no Território Português

As realizações amuralhadas, compreendidas entre os séculos X e XIII, apresentam configurações bastantes diversificadas entre si, não só por razões histórico-culturais, económicas e geográficas, mas também por procurarem satisfazer necessidades e serviços diferentes. No entanto, estas construções defensivas surgiram em resposta a funções e objectivos muito concretos, sendo assim possível marcar as suas formas como meio de classificação destas. Funcionalmente, é simples distinguirmos três géneros de construções de carácter defensivo: as cercas urbanas; os recintos para a guarda do gado, geralmente localizados no cimo de outeiros ou montes; e os castelos. A torre, também considerada uma construção de carácter defensivo, pode se encontrar isolada ou adjacente a uma habitação. Enunciadas as motivações destes diferentes géneros de realizações defensivas, as quais marcam com clareza a configuração simbólica e arquitetónica de cada uma, todas se unam na pretensão de facultar meios de segurança e proteção¹. Até finais do século XI, as cercas urbanas continuaram a impor-se nas cidades medievais como principal meio de defesa, no entanto, devido ao aparecimento do regime das “terras”, adaptadas agora com os castelos senhoriais², estas acabam por perder, durante todo o período Românico, a sua anterior importância administrativa, estratégica e simbólica.

Presentes no território noroeste, entre o século X e o início do século XII, estas cercas eram, geralmente, permanências ou reaproveitamentos de antigas muralhas da época tardo-romana. Desta forma, as cidades de Lisboa, Conímbriga, Évora, Beja e Idanha, por exemplo, continuaram a servir-se das muralhas Romanas, reconstruindo-as, ou, modificando-as em algumas parcelas. Durante o século XII e a primeira parte do século XIII, vão aparecer, em terreno reconquistado, novas cercas urbanas. Estas muralhas presentes na cidade do Porto e nas pequenas vilas de fronteira, como por exemplo em Melgaço e Valença do Minho, possuem configurações mais próximas com as cercas dos grandes castelos da sua época do que com as anteriores cercas urbanas do período Romano e pré-medieval. Por

1 ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de, “Portugal no Mundo: História das Fortificações Portuguesas no Mundo”. In *Atlas histórico da ciudades europeas: Península Ibérica: Francia*. Barcelona, Salvat, 1994-1996. Vol.1-Península Ibérica.

2 Durante a Romanização, foram incorporadas alcáçovas ou castelos nas cidades, servindo, não só, de residência aos governadores das civitas, mas também de amostra simbólica do poder político e da ordem social estabelecida.

variadas razões, mas sobretudo pela ideologia religiosa e dinâmica das dinastias Almorávida³ e Almóada⁴, houve no século XII, na mancha islâmica peninsular, uma notável transformação e melhoria das cercas urbanas. Esta inovadora aspiração construtiva, visível nas obras defensivas de Faro, Mértola, Elvas, Alcácer do Sal, Santarém, Cáceres, Badajoz e Silves, deve-se à vontade religiosa e política do povo islâmico em impedir a Reconquista cristã, causando assim radicais transformações na arquitetura defensiva urbana de domínio cristão⁵.

O grande desenvolvimento que as cercas urbanas sofrem ao longo do século XIV é, talvez, o fenómeno mais revelador da nova importância que as cidades adquirem. O amuralhamento das vilas terá, provavelmente, começado no reinado de D. Afonso III, no entanto, é a partir do mandato de D. Dinis e ao longo de todo o século XIV que esse processo se realiza sistematicamente.

Exemplo bem significativo deste processo foram as Cercas Fernandinas de Lisboa e do Porto, erguidas no final do século XIII. Este fenómeno corresponde à nova importância que, em termos administrativos e económicos, as cidades adquirem no Ocidente, a partir dos finais do século XIII e no decorrer do século XIV (DOMINGUES, GUNTHER e TAVARES, 1994 - 1996). Contando com a proteção Régia, as cidades principiam a reclamar um termo próprio, isto é, um território envolvente, em detrimento do castelo senhorial e dentro do qual foram lançados impostos. Foi através destas cobranças e das jeiras⁶ que se tornou possível a construção das cercas góticas de Guimarães, Braga, Porto, Viseu, Santarém, Lisboa e entre outras. Este fenómeno deve-se, não só à afirmação da administração central desencadeada pela reação anti-senhorial, e ao avanço de novos sistemas da fiscalidade, mas também, pelo acentuado desenvolvimento do comércio e da burguesia. A acentuada evolução do comércio nas cidades, levou ao consequente

3 Dinastia que abraçou uma interpretação rigorista do Islão, e unificou sob o seu domínio, grandes extensões no ocidente do mundo muçulmano, com as quais formaram um império, entre os séculos XI e XII, que chegou a estender-se pela Mauritânia, Saara Ocidental (de onde provinham), Marrocos e metade do sul da Península Ibérica.

4 Surgiram em Marrocos, no século XII, descontentes com o insucesso dos Almorávidas em revigorar os estados muçulmanos na Península Ibérica, bem como em sustar a Reconquista cristã. Tendo conquistado o Norte de África até ao Egito, ocuparam sucessivamente grande parte de al-Andalus.

5 ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de, “Portugal no Mundo: História das Fortificações Portuguesas no Mundo”. In, *Atlas histórico da ciudades europeas: Península Ibérica: Francia*. Barcelona, Salvat, 1994-1996. Vol.1-Península Ibérica.

6 Antiga medida de superfície, ainda utilizada em alguns países e regiões, para medição de terrenos agrícolas. A jeira do Império Romano valia dois acres, ou seja, o equivalente a cerca de 2520 m². A jeira também foi usada como unidade de medida de área em Portugal. Em algumas regiões ainda é usada para a medição de terrenos rurais, equivalendo a 0,2 hectares.

aparecimento de bairros fora dos limites das muralhas pré-existentes. Proteger estes novos bairros, abrigando os comerciantes e restante população, e controlar a cobrança dos impostos, são funções que as novas cercas passam a desempenhar. Assim, estas novas muralhas passam a afirmar o novo papel jurídico, administrativo e estratégico das cidades. Ao longo do século XIV, as cidades mais importantes de Portugal (Lisboa, Porto, Santarém, Évora, Braga e Coimbra, Guimarães, Barcelos e Viseu), assim como as vilas mais pequenas (Setúbal), passam a dispor de novas cercas góticas, substituindo assim grande parte das cercas arruinadas, ou, que já não correspondiam às novas necessidades. Numa passagem da crónica de D. Fernando esta situação é explicitada com muita clareza: o Rei decide cercar com novas muralhas a cidade de Lisboa, pois “era a melhor e mais poderosa da sua terra e(...) em ela, principalmente, estava a perda e defesa do seu reino”. Esta mesma consciência da importância de Lisboa, expressa na crónica do Mestre de Avis, D. João I, pelas palavras de D. João de Castela ao ver-se obrigado a abandonar o cerco a que a cidade, comandada por D. João, conseguira resistir: “ora vede que devo eu fazer por cobrar uma tal cidade como esta, a qual cobrada como eu espero, por aqui cobro todo o reino”⁷.

Uma das transformações mais notável, relativamente às cercas Romanas, foi a redução das grandes portas e o aumento do número de entradas de serviço, de tipo postigo. Os recintos defensivos, caracterizados por um perímetro mais ou menos extenso, feitos através de um muro, geralmente espesso, em torno do cimo de montes ou planaltos ativos, tornam-se bastantes frequentes na Península Ibérica. Das inovações arquitetônicas que agora se refletem nos panos, geralmente lisos (Românico), destas novas muralhas góticas foram o acrescento de cubelos e torres por toda a cortina defensiva e junto das portas. Como facilmente se compreende, as portas careciam de um maior cuidado, por constituírem, juntamente com os postigos, pontos frágeis nos circuitos amuralhados. Estas edificações eram, maioritariamente, maciças e guarnecidas com ameias, tal como os panos das muralhas.

O aumento demográfico das povoações originou uma pressão constante sobre as cercas góticas, cujos os muros sólidos passavam, frequentemente, a ser aproveitados para encosto de habitações. Era também usual assistir-se à abertura de postigos para uso particular. Em consequência destes atos, o valor militar e defensivo das muralhas, aliado a um certo desleixo na sua manutenção, degradava-se com rapidez,

7 SILVA, José C. V. da, “Portugal no Mundo: História das Fortificações Portuguesas no Mundo”. In, *Atlas histórico da ciudades europeas: Península Ibérica: Francia*. Barcelona, Salvat, 1994-1996. Vol.1-Península Ibérica.

tornando-se necessária a intervenção rápida dos soberanos, sobretudo em períodos de crise⁸.

8 SILVA, José C. V. da, “Portugal no Mundo: História das Fortificações Portuguesas no Mundo”. In, *Atlas histórico da ciudades europeas: Península Ibérica: Francia*. Barcelona, Salvat, 1994-1996. Vol.1-Península Ibérica.

III

As Principais Cidades e suas Muralhas

A partir do século XIV, a atividade construtiva de castelos e cercas por todo o país é impressionante, devido ao cuidado que D. Dinis pôs na organização da defesa do Reino. Apesar de muitas destas construções terem-se prolongado pelos reinados seguintes, apenas se tornaram possíveis devido ao impulso construtivo empreendido por D. Dinis, e que terá o seu paralelo, ao findar o século XIV, no reinado de D. Fernando. Este século, por consequência, revela-se fundamental para a caracterização da nossa Arquitectura Militar Medieval. A luta contra Castela, em que D. Dinis se envolveu nos últimos anos do século XIII e que teve o seu desfecho com a assinatura do Tratado de Alcanizes, trouxe, como consequência, a incorporação das terras de Ribacôa e algumas povoações fronteiriças alentejanas (Olivença, Ouguela, Campo Maior, São Félix) ao território português. Esta precoce delimitação das fronteiras portuguesas, em relação aos restantes estados peninsulares e europeus, obrigou D. Dinis a ter especial atenção às fortificações fronteiriças. Em consequência da evolução das técnicas de guerra, ao longo do século XIII, não houve quase vila ou castelo de fronteira que D. Dinis não tivesse ocorrido, construindo assim castelos e cercas de raiz ou reparando e acrescentando às pré-existentes.

Os reinados de D. Afonso IV e D. Pedro talvez se caracterizam mais pela arquitetura religiosa, e pela escultura tumular, no entanto, foi no reinado de D. Afonso IV que foram concluídas várias das fortalezas e cercas iniciadas por D. Dinis, pertencendo-lhe até mesmo a iniciativa de amuralhamento das cidades mais importantes.

3.1. Évora

A cerca nova de Évora, que pela sua grande extensão levou muitos anos a concluir-se (ultrapassando os 3.000 metros de comprimento), apenas ficou concluída no reinado de D. João I, tendo sido antes de Lisboa e do Porto a primeira experiência de cercar uma grande urbe portuguesa. Esta espessa muralha de alvenaria dispunha de quarenta torres, quadradas ou cilíndricas, ao longo do seu perímetro, abrindo-se

através de dez portas e um postigo. Protegida por barbacã¹ e fossos, esta possuía, para além das torres, de ameias e seteiras, conseguindo resistir até ao século XVII, altura em que foi sacrificada em parte e em prol dos progressos da engenharia militar.

3.2. Lisboa

O período de domínio islâmico sobre o território peninsular, ocorrido entre os séculos VIII e XII, corresponde à consolidação de uma muralha, seguida de uma reorganização na estrutura interna da Cidade. Para tal, esta organizava-se agora em dois núcleos: a Alcazaba, lugar fortificado do castelo; e a Medina, que se estendia pela encosta, juntamente com pequenos arrabaldes situados a nascente e poente do recinto amuralhado. Durante a sua cristianização, a Cidade vai-se reorganizar à medida que a Reconquista avança (1147), apoiando-se, desta forma, nas estruturas pré-existentes dos muçulmanos. Em meados do século XIII, passa a adquirir o papel de centro administrativo, populacional e económico do reino, sofrendo de seguida um acentuado crescimento (DOMINGUES, GUNTHER e TAVARES, 1994 - 1996). O ano de 1373, marcado pelo cerco de Lisboa, organizado pelo rei castelhano D. Henrique, demonstrou-se a vulnerabilidade a que estava sujeita a antiga cerca. Portanto, a decisão, tomada por D. Fernando, em erguer uma nova cerca na cidade, foi tão rápida como a sua execução, durando apenas dois anos (1373 - 1375). Segundo estudos pormenorizados de Augusto Vieira da Silva, a Cerca Fernandina de Lisboa erguia-se a uma altura média de 8 metros, com ameias² e adarve³ que, nas zonas de maior declive do terreno, se dispunham em escadarias. Em grande parte da sua extensão era acompanhada por barbacãs e 76 torres, aproximadamente, distanciadas a 50 metros entre cada uma. O número total de portas e postigos chegou às 35 aberturas.

Esta nova cerca da capital do reino, integra agora os arrabaldes urbanos do porto, delimitando o conjunto como um todo. Tipicamente medieval, estrutura-se através de

1 Muro anteposto à muralha e de altura inferior. Tem como função proteger a muralha dos primeiros impactos da artilharia inimiga. In, *Dicionário de arquitectura militar*, de António Lopes Pires Nunes.

2 Aberturas no parapeito da muralha, que alternam com os merlões, e por onde os defensores visavam o inimigo. In, *Dicionário de arquitectura militar*, de António Lopes Pires Nunes.

3 Caminho estreito situado no topo da muralha, usado para a vigia e distribuição dos defensores. In, *Dicionário de arquitectura militar*, de António Lopes Pires Nunes.

bairros com ocupações sociais diferenciadas, ou seja, a população cristianizada, que se integrava numa estrutura administrativa de tipo religioso (paróquias), coexistia com minorias étnicas que habitavam em bairros próprios. A estrutura espacial dentro da nova Muralha, caracterizava-se por redes orgânicas, geradas mediante formas de crescimento pragmáticas, embora diferentes no seu traçado. Se no interior da velha muralha se mantiveram as construções, na baixa ribeirinha, agora integrada no interior da nova muralha, articulou-se o modelo de ruas ortogonais (rua nova dos Mercadores) na rede irregular, adaptada à topografia do terreno e orientada a norte do Rossio (espaço de mercado). Enquanto que na colina dos Mártires e de São Francisco se implantou um traçado (baseado no sistema de ruas ortogonais) de união com as portas de Santa Catarina, como forma de organização e hierarquização da cidade, em Alfama impôs-se uma densa estrutura labiríntica, de clara influência islâmica. Esta encontra-se fechada nas imediações da velha muralha, sendo aberta na zona oriental até ao limite da nova muralha.

Esta dinâmica traz consigo uma imediata expansão territorial, mais além da nova Muralha Fernandina, destruindo assim os seus limites, a sua configuração e a imagem da cidade medieval. Numa primeira fase, os espaços situados antes da muralha ribeirinha são ocupados pela construção de vivendas e armazéns. Posteriormente, e de forma progressiva, foram consolidadas várias ocupações próximas das saídas da velha muralha e dos caminhos ribeirinhos, o que vai, por consequência, aumentar o perímetro urbano até ao ponto de gerar núcleos autónomos. A superfície da cidade medieval passou assim de 104 hectares para 350 hectares, na sua dimensão máxima registada no século XVIII (DOMINGUES, GUNTHER e TAVARES, 1994-1996).

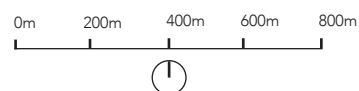
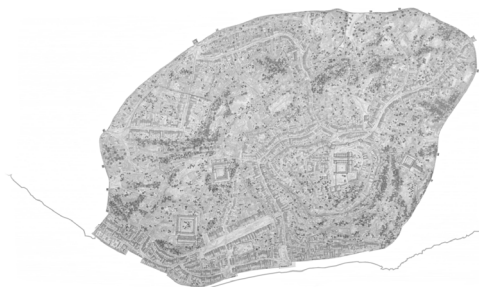
Muralha Fernandina de Évora



Muralha Fernandina de Lisboa



Muralha Fernandina do Porto



IV

O Burgo

4.1. As provas Romanas

Para analisarmos corretamente os trechos de muralhas que protegeram e salvaguardaram as diferentes zonas da Cidade, necessitamos de um enquadramento dos povos que aqui se fixaram e prosperaram. O que sobrou da muralha recentemente encontrada (2009) ajusta-se perfeitamente aos quadros evolutivos da cultura castreja do Noroeste peninsular português. As condições geográficas do Morro da Sé eram o cenário ideal para o desenvolvimento castrejo. A sua localização e envolvência permitiram que as populações castrejas prosperassem ao longo do primeiro milénio a.C., principalmente a nível de perímetros defensivos primitivos (atualmente existentes). Este caso de fixação, típica castreja, motivada pelas excelentes condições geográficas, estabeleceu no que se refere a aspetos militares, uma linha defensiva rudimentar e frágil que delimitava e defendia a área ocupada. Embora o muro seja um caso típico deste fenómeno, a embrionária cidade do Porto está inserida nele.

“Quando os Romanos conquistaram a Península Ibérica e a civilizaram para sempre (século II a.C. até século I d.C.) encontraram vários povos indígenas que classificaram e rotularam (...) Para norte do Douro viviam os Gallaeci e Bracari. Correspondiam à cultura castreja ou eram descendentes dela.”¹

Este excerto de Oliveira Marques alerta-nos para a possibilidade de existir um contacto castrejo com os invasores romanos, o qual, apesar de não retirar significado a estas descobertas (ditas castrejas) nos avisa que a ancestral muralha pode já ter sofrido influências romanas aquando da sua construção. Para já fica o registo da verdadeira muralha primitiva portuense, não romana mas sim castreja. Em 218 a.C. o exército romano entra pela atual região da Catalunha, iniciando a conquista da Península Ibérica. Esta invasão insere-se no contexto das Guerras Púnicas (Primeira Guerra Púnica, 264-241 a.C.) que opuseram Roma e Cartago numa disputa com dimensões comerciais. Esta expansão imperialista de Roma iria

1 MARQUES, A. H. Oliveira de, *História de Portugal - das Origens ao Renascimento*, Lisboa: Editorial Presença, vol. I, 1997, p. 30.

desencadear uma profunda transformação política, económica e social na Península através dos contactos com os povos residentes. Relativamente ao noroeste peninsular, no qual enquadravam as populações do alto de Penaventosa, apesar das primeiras investidas e ocupações ocorrerem com Décimo Júnio Bruto, em 138-136 a.C., só em 29-19 a.C. se efetivou o domínio total da região. Durante o período de ocupação romana, a Cidade prosperou graças à anexação do Império, principalmente motivada por fatores comerciais e de exploração dos recursos naturais da região.

Os vestígios revelados pelas diversas escavações arqueológicas, realizadas ao longo do Morro da Sé, confirmam a forte presença romana na região e, acima de tudo, a importância estratégica da localidade, como diz Armando Coelho: “(...) será lícito supor a expansão da cidade no período tardo-romano até à zona ribeirinha (...) onde estaria sediada a estação viária citada no Itinerário de Antonino como situada nas proximidades de Cale (...) instalações portuárias, certamente dotadas, além de cais de acostagem, de serviços destinados a alojamento, fiscalidade e outros (...) no local da antiga alfândega do Porto, onde foi encontrado um edifício com mosaicos romanos do século IV d.C.”². O que prova o aumento da importância desta localidade é a descoberta de uma muralha datada do século III d.C., na medida em que corrige a atribuição dada aos suevos como autores desta cintura defensiva no alto de Penaventosa. Esta falsa atribuição, gerada pela má interpretação dos vestígios da muralha romana, tem alguma lógica, tanto pela aceção do paroquial da igreja sueva como pela efetiva presença sueva na região.

Para tentarmos comprovar que a presença Romana foi significativa ao ponto de necessitar de erguer esta cintura de muralhas, baseamo-nos em dois artigos da autoria de António Manuel Silva, *As muralhas romanas do Porto: Um balanço arqueológico* retirado da revista *Portvgalia e Ocupação romana da cidade do Porto. Ponto de situação e perspectivas de pesquisa*, extraído da revista *Gallaecia*. Estes artigos relatam com exatidão as escavações realizadas ao longo dos anos na cidade do Porto e descrevem, com pormenor, os vestígios revelados das linhas defensivas romanas.

2 SILVA, Armando Coelho da, “Origens do Porto”, in *História do Porto*, dir. de L. A. de Oliveira Ramos, Porto: Porto Editora, 2001, p. 89.

4.2. Os Antecedentes à Muralha Fernandina

Seria inadequado não fazer um pequeno enquadramento fatural da evolução geopolítica da região. A grande afluência de povos e culturas diferentes na região, torna complicada a inventariação e a correta descrição dos perímetros defensivos da Cidade. A entrada pelos Pirenéus, dos povos germânicos, no século V, alterou por completo o futuro da Península Ibérica. Povos como os Suevos, os Vândalos e os Alanos provinham de um quadro migratório propiciado por um “jogo do empurra”, onde as populações da Europa central eram obrigadas a deslocar-se devido ao brutal avanço de povos semi-nómadas (Hunos). Apesar de já terem existido migrações forçadas de bárbaros para o território peninsular (no século III), as eficazes ações dos imperadores Aureliano, Diocleciano e Constantino permitiriam um último suspiro de reconstrução e real domínio Romano na região, como afirmou Oliveira Marques: “As províncias conheceram então um processo de ruralização, cuja peça-mestra foi o grande domínio. As cidades e os vici, tais como Bracara Augusta, Aquae Flaviae, Scallabis, Portus Cale e Olisipo, beneficiaram da protecção de uma muralha ou de um castro, cuja importância ficaria demonstrada ainda nos séculos futuros”³.

Após a violenta e contínua pilhagem da Gália, os Suevos seguem a corrente migratória dos povos bárbaros para se fixarem no território peninsular, escolhendo o setor costeiro do Norte da Lusitânia. É importante realçar que o mapa estratégico da época sofreu constantes mutações, devido à partida de povos, para áreas de melhor interesse e de menor conflito (como os Vândalos), à extinção de outros (Alanos) e à chegada de novos intervenientes, que influenciaram e ditaram o destino dos anteriores (Visigodos). Do nosso interesse são os Suevos, devido à sua fixação permanente no atual território do Porto, e os Visigodos que anexaram o reino Suevo ao norte peninsular. Apesar de não existirem provas materiais ou documentais suficientes que confirmem a teoria sueva da construção da muralha, existem vestígios arqueológicos da sua efetiva presença, o que não afasta a hipótese de reaproveitamento ou reconstrução da muralha Romana lá existente. O que é relevante para a Cerca Velha, em última instância, é a chegada dos muçulmanos

3 LEGUAY, Jean-Pierre, “O «Portugal» Germânico”, in *Portugal, das Invasões Germânicas à Reconquista*, vol. II da Nova História de Portugal, dir. Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques, Lisboa: Editorial Presença, 1993, p.14.

em 711. Encontrando-se o reino Visigótico no auge do seu domínio, em termos militares e culturais, as consequências das invasões árabes teve efeitos devastadores para o reino Godo. Aniquilados na Batalha de Guadalete⁴, sofreram uma rápida conquista territorial, garantindo os muçulmanos grande parte do território peninsular, chegando mesmo ao Noroeste, como comprovam algumas construções defensivas existentes ao longo do Douro (os ribat - serviam para a defesa territorial, tanto contra cristãos como contra a nova ameaça normanda). Contudo, é a norte que a resistência cristã se estabelece, resiste e se organiza. É nas Astúrias que é dado o primeiro passo, e posteriormente D. Afonso I, para o que acontecer no futuro da cidade do Porto. Segundo a teoria do “ermamento”, de vários historiadores peninsulares, foi atribuída à região do Douro a função de “deserto estratégico”, consistindo no abandono e despovoamento da região, deixando de ter uma centralização política que assegurasse o seu controlo, servindo como uma larga fronteira natural entre cristãos e árabes.

Em 868, D. Afonso III entrega a reconquista e o repovoamento ao conde Vímara Peres, facto só possível depois de muitos avanços e recuos da fronteira que, agora mais a Sul, permitia um estabelecimento mais seguro na região do vale do Douro. Esta restauração de Portucale baseia-se, fundamentalmente, na utilidade estratégica do Burgo. Com a fronteira cristã situada no Douro, Portucale torna-se, nas palavras de Damião Peres, no “centro de irradiação restauradora”⁵, ampliando o seu domínio aos territórios envolventes e servindo como base de apoio para os exércitos cristãos. Apesar da fronteira se estabelecer em Coimbra, em 878, foram poucos os anos de relativa bonança para a região do Porto, pois, em 997, Muhammad ibn Abi ‘Amir volta a situar a fronteira no Douro, devastando a Galiza e arrasando mesmo a cidade de Compostela. Foi no Porto que o comandante sarraceno reuniu e aguardou reforços para a incursão militar a norte da Península, como nos relata Helena Regina Teixeira: “o valor estratégico do burgo continua a manter-se, o que se vê na sua escolha como palco das lutas civis entre cristãos e como local elegido por Almançor para reunião de tropas. Pressente-se assim uma nova etapa de recuperação, devido

4 Batalha travada entre árabes e visigodos, no dia 31 de Julho de 711, junto às margens do rio Guadalete, na atual província de Cádiz (Sul de Espanha). A batalha marcou o fim do reino Visigótico e o início do domínio muçulmano na Península Ibérica, estendendo-se por vários séculos até à Reconquista Cristã.

5 PERES, Damião, “Origens do Porto”, in *História da Cidade do Porto*, vol. I, Barcelos: Portucaleense Editora, 1962, p. 78.

precisamente à excelência da sua localização estratégica”⁶.

Fazendo jus às crônicas muçulmanas, foi o Douro o sítio escolhido para a reunião e travessia do exército sarraceno, transformando-se este episódio na primeira Ponte das Barcas que esta Cidade presenciou.



Imagem 01 - Ponte das Barcas no ano de 1817, por Henry L'Eveque.

É pela ausência de fontes e pela presença de diversos intervenientes na região, que se torna difícil determinar os (re)construtores da Muralha.

Por fim, a nossa última etapa de possível reaproveitamento e/ou reconstrução da Cerca Velha (e a mais plausível) é situada aquando da atribuição do Burgo ao bispo D. Hugo por D^a Teresa, em 1120. Após o foral de D. Hugo, em 1123, inicia-se uma expansão extra-muros, gerada pela atração de gentes para a Cidade e fomento de trocas comerciais, como nos afirma Armindo de Sousa: “ O Porto cresceu rapidamente a partir dos finais do século XII porque, paz assegurada da Estremadura e nas Beiras, representou para os habitantes de uma vasta região, a norte e sul do Douro, um sítio de trocas com o mundo. A generosa liberalidade do foral tinha que dar-se, como efeito de uma política de bom senso”⁷. O importante para este

6 TEIXEIRA, Helena Regina Lopes, *Porto, 1114-1518: a construção da cidade medieval*. Dissertação de mestrado em História Medieval e do Renascimento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2010, p. 27.

7 SOUSA, Armindo de, “Tempos Medievais”, in *História do Porto*, dir. de L. A. de Oliveira Ramos, Porto: Porto Editora, 2001, p. 132.z

capítulo é a posição do bispo e a sua autoridade, pois não existindo (e acima de tudo não permitindo) a estadia de nobres na Cidade era o bispo que, automaticamente, obtinha, entre tantas outras, a responsabilidade do comando militar e da defesa da Cidade. Após séculos de evolução e destruição do perímetro defensivo do alto de Penaventosa, chegou até nós um pequeno troço da velha muralha que, após a sua análise, aparenta ser do século XII. Apoiando esta teoria e, acima de tudo, a edificação das muralhas à volta da sua sede episcopal (coincidente também com a construção da “nova” Sé Catedral), que permitiam delinear o perímetro existente e protegê-lo, como relata Teresa Carvalho: “A atribuição da muralha que cercava o topo de Pena Ventosa ao período suévico, parece estar definitivamente ultrapassada. Na realidade vários autores concordam em lhe atribuir uma data posterior à presúria de 868, colocando a obra nos séculos IX e X ou com Fernando Magno no século XI, se não mesmo posterior, com a reorganização urbana a partir de D. Hugo”⁸.

4.3. A Cerca Velha

Após a apresentação do seu historial e dos autores da sua construção ou aproveitamento, passaremos à descrição do seu perímetro e das portas que rasgavam a cerca e permitiam a circulação e dinamismo deste espaço urbano.

Apesar dos “sacrifícios” impostos por se viver numa área amuralhada, os perímetros defensivos não podiam comprometer a vida da comunidade e inviabilizar o seu gradual desenvolvimento, daí a abertura de portas. Da Cerca Velha conhecem-se quatro. “Percorremos no circuito à volta de 750 metros. Tal era, em meados do século XII, o perímetro do Porto. A área muralhada não atingia os quatro hectares, cidade minúscula (...) É que ela (a muralha) fundada e construída e reformada ou reconstruída, foi obra de muitas datas. Do século XII, inclusivamente”⁹.

Se iniciarmos o percurso pela Porta de Sant’Ana, que corta em direção ao rio nas traseiras das casas da Rua das Aldas (ou de Santana): “Desta forma os construtores aproveitaram o profundo desnível que separa esta plataforma natural dos Grilos do leito da rua dos Mercadores, atingindo uma diferença de cotas na ordem dos 32

8 CARVALHO, Teresa Pires de, GUIMARÃES, Carlos, BARROCA, Mário Jorge, *Bairro da Sé do Porto: Contributo para a sua caracterização histórica*, Porto: Câmara Municipal do Porto, 1996, p. 120.

9 SOUSA, Armindo de, “Tempos Medievais”, in *História do Porto*, dir. de L. A. de Oliveira Ramos, Porto: Porto Editora, 2001, p. 127.

metros entre os dois níveis”¹⁰. Da Porta de Sant’Ana até à Porta da Nossa Senhora das Verdades vimos o anterior aproveitamento dos desníveis naturais do relevo, sendo que o paredão da muralha existente sustenta, atualmente, a Igreja dos Grilos que, ao ser contornado leva-nos à Porta da Nossa Senhora das Verdades a qual “(...) largava para a Porta de Vandoma numa linha recta a quebrar por cima da Rua Senhora d’Agosto e encurvando-se depois até as proximidades da torre ora existente”¹¹. Podemos perseguir este pano da muralha através do casario instalado do lado nascente da Rua D. Hugo que respeita grande parte do antigo traçado, sendo esta uma das formas para analisar, também, a veracidade do alinhamento da muralha.

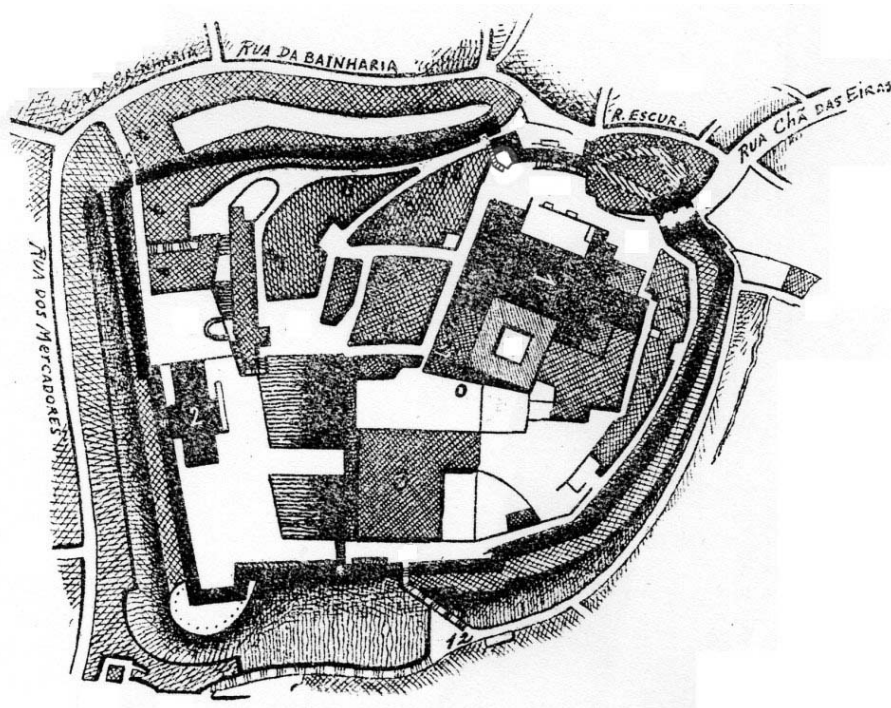


Imagem 02 - Gravura do Velho Burgo. Autor Desconhecido.

10 OSÓRIO, Maria Isabel de Noronha Azeredo Pinto, *Cidade, plano e território: urbanização do plano intra-muros do Porto (séc. XIII – 1ª metade do séc. XIV)*. Dissertação da Tese de Mestrado, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Porto, 1994, p. 81.

11 PASSOS, Carlos de, *As Muralhas do Porto, da Circumvallação Gasca e da Circumvallação Fernandina*, Coimbra: Imprensa da Universidade, 1921, p. 10.

4.4. As Portas

Se tomarmos a mesma lógica que apresentamos no percurso da cerca, a Porta de Sant’Ana tinha um acesso por escadas, dificultando, assim, o transporte de cargas pesadas. Nas atas de vereação de 1449, esta Porta era referida, simplesmente, como “O Portal”, designação que iria mudar no século XVI, por esta Porta ter encabeçada uma imagem de Nossa Senhora de Sant’Ana. Demolida em 1821, é possível, nos dias de hoje, observar, aproximadamente a meio da Rua das Aldas, vestígios desta entrada.

A Porta de Nossa Senhora das Verdades, que até ao século XIV era conhecida por Porta das Mentiras: “Há quem diga ser tam franco chamadoiro oriundo da má-língua que as mulheres ahi faziam ao soalheiro; o reverendo Novais, porém, discorda deste theor: assim se chamva por servir de puerta disfarzada. Seria esta a porta de traição da cerca?”¹². Ora esta “Porta da Traição” era, nas muralhas de determinado perímetro defensivo, uma porta falsa ou uma abertura dissimulada no traçado da cerca, geralmente, situada numa zona de difícil circulação e num dos fragmentos



Imagem 03 - Fotografia do Arco de Nossa Senhora das Verdades por Teófilo Rego.

12 PASSOS, Carlos de, *As Muralhas do Porto, da Circumvallação Gasca e da Circumvallação Fernandina*, Coimbra: Imprensa da Universidade, 1921, p. 9.

mais escondidos da muralha. Desconhece-se a data da sua construção.

A Porta de Vandoma, cujo aparecimento se tentou explicar no capítulo anterior, ao falar nos hipotéticos construtores da cerca, não para os Gascões¹³, mas sim para 985: “...segundo se lê num dos pergaminhos do mosteiro de Cete publicado por João Pedro Ribeiro (1810, nº VIII). Em relação à antiga tese (...) que atribuía a construção da cerca e consequentemente da Vandoma, à presença dos gascões, contrapõe-se a maior antiguidade do topónimo existente, já referido em finais do século X”¹⁴. Era de uma importância vital para o fluxo de gentes e produtos, pois, ligava-se, pela via romana, às terras de Paredes e Penafiel. Foi demolida em 1855 para tornar mais ampla a sua passagem.

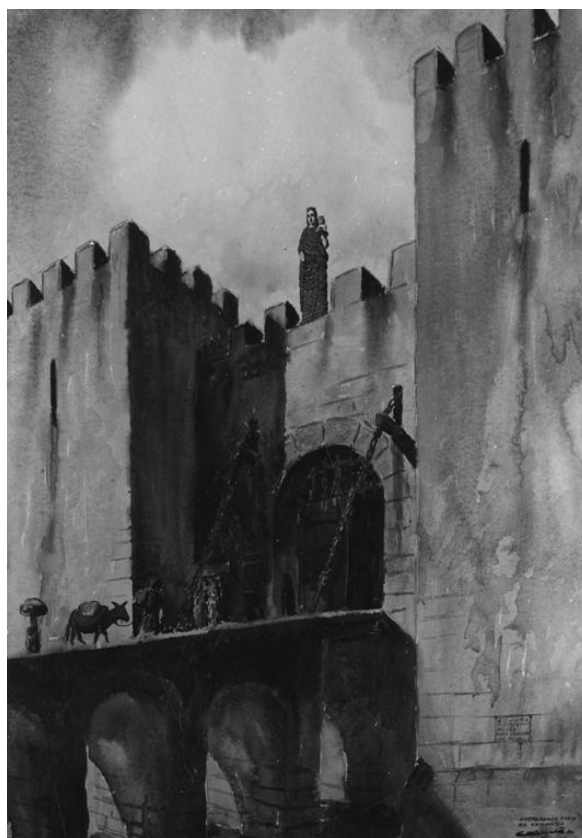


Imagem 04 - Porta da Vandoma por Gouveia Portuense.

13 Nobres fidalgos que, juntamente com a grande armada de D. Moninho Viegas, entraram pela Foz do rio Douro no ano de 999 para expulsar os muçulmanos das terras de possuíam. In, *As Muralhas do Porto, da Circumvallação Gasca e da Circumvallação Fernandina*, de Carlos de Passos.

14 OSÓRIO, Maria Isabel de Noronha Azeredo Pinto, *Cidade, plano e território: urbanização do plano intra-muros do Porto (séc. XIII – 1ª metade do séc. XIV)*. Dissertação da Tese de Mestrado, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Porto, 1994, p. 85.

Por último, a Porta de São Sebastião possui uma proximidade muito imediata com a Porta de Sant’Ana, havendo várias hipóteses quanto à sua abertura e nomeação. Enquanto Isabel Osório sugere que esta abertura é uma obra tardia, provavelmente do século XVI, documentos da Misericórdia de 1599 designam esta porta por “Porta do Ferro” (devido à instituição religiosa do Recolhimento de N^a. S^a do Ferro). Como o culto a São Sebastião é quinhentista, supomos que a Porta é de traçado medieval com uma toponímia tardiamente atribuída.

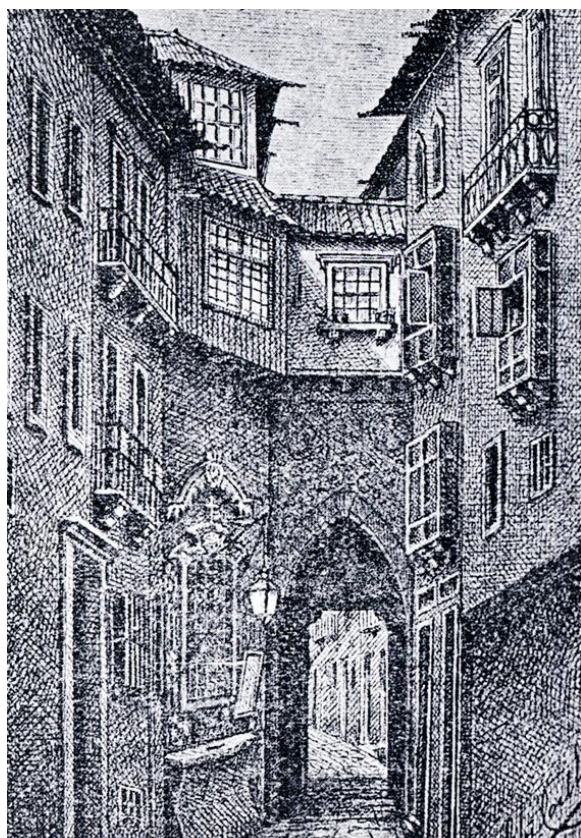


Imagem 05 - Arco de Sant’Ana por José Júlio Gonçalves Coelho.

V

A Muralha Fernandina

A romanização do território portuense apoiou-se numa importante via de união entre Braga (Norte) e Lisboa (Sul), favorecendo, assim, o desenvolvimento de dois importantes núcleos, o alto do morro de Penaventosa e a praia fluvial da Ribeira. Em consequência da entrada do povo Suevo na Península Ibérica, em 409 d.C, dominando quase todo o território do Noroeste peninsular até ao Tejo, entre 425 e 585, os Romanos sentiram a necessidade de amuralhar o alto do morro da Penaventosa, consolidando-a como núcleo de uma zona de povoamento dispersa. A importância estratégica deste território só se viu reforçada mais tarde, durante os séculos IX e X, devido à sua posição próxima com a fronteira da Reconquista cristã. Desta forma, o desenvolvimento da Cidade começa pela instituição do Burgo episcopal, pelo bispo Hugo, uma vez que a rainha D. Teresa lhe doou a jurisdição, no ano 1120. Para tal, foi sobre os alicerces da primeira fortificação, que D. Movinho Viegas, ajudado pelos seus irmãos e por D. Novego (Bispo de Vandoma), procedeu à reconstrução da muralha e da sua catedral fortificada, assim como o estabelecimento de residências episcopais, o assentamento do mercado e do espaço de justiça, estruturando toda a rede urbana intra-muros (PÚBLICAS, 1936). Fora dos limites do Burgo, apresentam-se dois núcleos importantes para o funcionamento da atividade portuária. A Ribeira, situada na antiga praia do rio da Vila, vai funcionar como núcleo de atraque de navios, enquanto que, a poente do Burgo, junto ao rio Frio, vai-se desenvolver outro núcleo, ligado exclusivamente à construção naval (DOMINGUES, GUNTHER e TAVARES, 1994 - 1996). Ao longo dos séculos XIII e XIV, a Cidade prosperou com o incremento comercial feito, principalmente, com os portos do Mar do norte. A fundação da Bolsa de Mercadores do Porto¹, no tempo do reinado de D. Dinis, demonstra com clareza a grande importância do mar na vida dos portuenses. Hoje em dia é possível visualizar-se a representação, em baixo relevo, de um barco numa das torres da Sé do Porto, recordando esta importante passagem histórica da Cidade. Conhecedor

¹ Primeira associação mutualista portuguesa, aprovada por D. Dinis a 10 de Maio de 1293 e criada por uma organização de mercadores portuenses. Após vários acidentes ocorridos nas suas viagens marítimas (naufrágios, saques, apresamentos ou demoras na viagem), acordaram entre si, pagar uma cota variável de acordo com a tonelagem dos navios, contribuindo assim para um fundo de socorros mútuos. Esta prática passou a ser comum no resto da Europa, permitindo que o mercador ficasse protegido no seu país e noutro onde depositasse a sua cota. Para quem não cumprisse as suas disposições legais era imposto uma multa, também aprovada pelo Rei.

da crescente importância económica e populacional do Porto, D. Afonso IV sabia que as velhas muralhas do alto de Penaventosa de pouco serviriam se por acaso, sobre a Cidade, viessem quaisquer invasores (OLIVEIRA, 1973). Nas palavras de Oliveira Marques: “Como habitualmente, as bodas reais desempenharam o seu papel: D. Afonso IV casou a filha D^a. Maria, com o rei de Castela, D. Afonso XI. Foi uma união desgraçada desde o começo, e que D^a. Maria ainda agravou com as queixas dirigidas a seu pai”². As relações entre Castela e Portugal agravaram-se mais com o casamento planeado entre D. Pedro e D^a. Constança, filha de D. João Manuel, alto dignitário da oposição castelhana, anulando um anterior contrato que prometia D. Pedro à filha do monarca castelhano, D. Afonso XI, tornando-se assim inevitável a guerra. Assim, em 1335, um exército galaico-castelhano invade o Norte do território português às ordens de D. Afonso XI. Entraram pelo país através do Minho, seguindo a costa litoral, roubando e aniquilando tudo quanto achavam, sem encontrarem resistência até à cidade do Porto (RODRIGUES, 1986). No encontro com o território portuense, depararam-se com um exército composto por, aproximadamente, 1400 homens, liderado pelo arcebispo de Braga, o Bispo do Porto, Vasco Martins, e o mestre da Ordem de Cristo, D. Frei Estevão Gonçalves, levando assim os invasores castelhanos a retirarem-se sem combate. A partir da data da invasão (1335), D. Afonso IV percebeu com rapidez a necessidade de erguerem uma forte muralha, que defendesse o povo portuense de futuros sobressaltos (RODRIGUES, 1986). No entanto, só cuidará verdadeiramente de iniciar os trabalhos quando o Infante D. Pedro, seu filho, pega armas contra ele, para vingar a morte de Inês de Castro. Um dos palcos de luta vai ser o Porto, que D. Pedro cerca para tomar, conseguindo resistir, no entanto, com extremos sacrifícios. Se o Infante fosse um homem persistente e convictamente empenhado, o Porto teria caído (RAMOS, 1995). Os meios promovidos por D. Afonso IV foram, desde logo, os mais adequados à magnitude da obra e ao seu rápido acabamento. Submeteu, sem olhar a interesses, todos os habitantes da Cidade e arredores (Maia, Gondomar, Bouças, entre outros) à obrigação de prestação de serviço real da Adua, ou seja, à cooperação, com trabalho ou impostos monetários, nas grandes obras de defesa colectiva. Visto que os dinheiros das penas judiciais, aplicadas nessa comarca, foram atribuídos à obra, a Cidade viu-se provida de amplos poderes para obter

2 MARQUES, A. H. Oliveira de, *História de Portugal-das Origens ao Renascimento*, Lisboa: Editorial Presença, vol. I, 1997, p. 203.

pedra e expropriar edifícios (RAMOS, 1995). A 28 de Maio de 1357, menos de dois anos após o início dos trabalhos da nova Muralha (1355), morre D. Afonso IV, deixando a coroa ao seu filho, D. Pedro. Não demonstrando tanto entusiasmo como o seu pai na construção da Muralha, não foram suficientes os 10 anos de mandato para concluir definitivamente a cerca. Uma das razões para este acontecimento foi o facto de ter dispensado de servir e pagar os habitantes em terras de fidalgos e ordens religiosas, reduzindo, também, para metade as jeiras de Adua (RAMOS, 1995). Falecido D. Pedro, em Janeiro de 1367, D. Fernando encontrou ainda muito atrasada a obra que seu avô, D. Afonso IV, inaugurara. Em poucos anos decorridos, mais precisamente em dois anos (1376), já se festejava a conclusão do grandioso empreendimento, apenas possível pela admirável unificação de esforço do povo portuense, submetido à prestação de serviço real da Adua (PÚBLICAS, 1936).

VI

O Novo Sistema Defensivo

A nova Cerca, projetada por mentes militares, arquitetos ou engenheiros, especializados em defesa, incluía, no seu espaço intramuros, um território de expressão rural, mais amplo do que a zona urbanizada, formado por hortas, almoinhas e restos de antigas zonas arborizadas.

O novo recinto amuralhado engloba agora o Burgo episcopal, o morro da Victoria e a urbanização envolvente aos Conventos Mendicantes (São Francisco e São Domingos), deixando de fora os arrabaldes do Campo do Olival, Santo Ildefonso e Miragaia, que, neste período, já detinham alguma importância. O padre Agostinho Rebelo da Costa, que viveu no século XVIII e nos deixou a *Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto*, cuja primeira edição data de 1788, diz-nos que a Muralha tinha no seu perímetro máximo, uma circunferência de quase três mil passos e trinta pés de altura, o que poderá traduzir-se num comprimento de 3400 ou 3500 metros. Aproveitando as defesas naturais oferecidas pelas elevações do terreno, não era possível determinar uma altura exata para a Muralha, no entanto, a média era de aproximadamente 11 metros (RODRIGUES, 1986). Desenhada com uma certa irregularidade, adaptando-se muito bem à realidade topográfica do terreno, compreendia quarenta e quatro hectares e meio, o que equivale a doze vezes a área do Burgo episcopal (3.5 hectares). Guarnecida de parapeitos interiores e exteriores, sendo os exteriores adaptados com grossas ameias destinadas a proteger os adarves, era ainda reforçada por numerosas torres quadradas, cuja altura variava entre 14 e 21 metros. O volume destas construções contrastava com as linhas singelas do muro, de estrutura simples, embora robusta, espessa e rasgada por vãos.



Imagem 06 - Planta do Porto Medieval.



Imagem 07 - Reprodução de gravura publicada em 1736, da autoria de H. Duncalf e William Henry Toms.

6.1. As Portas

De estilo ogival, as portas da nova Cerca representavam, em relação às portas de arco de volta inteira, um avanço técnico considerável. Além destas portas, franqueadas por torres e destinadas, essencialmente, ao serviço viário, tinha o troço da Muralha junto ao rio, os chamados postigos. Alguns desses postigos vieram depois a alargar-se, transformando-se em portas, como foi o caso da Porta da Ribeira. Pelo número destes vãos, sabemos que a principal atividade do Porto se processava a partir da margem direita do Douro, exatamente por onde comunicava o maior número de postigos do Burgo. Este fenómeno é entendido a partir do momento em que a Cidade era, essencialmente, marítima (RODRIGUES, 1986).

O padre Agostinho da Costa ainda viu a quase totalidade da Muralha de pé, possuindo cinco portas, defendidas por torres, sete postigos e cubelos. A localização destas reforçou a formalização de um plano urbano de tipo radioconcêntrico (Da Porta Nova 1, em direção a Miragaia; da Porta do Olival 15, pela Cordoaria até à estrada de Braga - Rua dos Mártires da Liberdade; da Porta de Carros 13, pelas hortas do Bispo, em direção a Guimarães - Rua do Bonjardim; e da Porta de Cimo de Vila 12, por Santo Ildefonso e entreparedes, na direção de Penafiel).

Na zona ribeirinha, o traçado do perímetro da Muralha sublinha, praticamente, o recorte marginal, tendo simplesmente respeitado a necessidade de manter fora o espaço suficiente para o varadouro, exigido pelas atividades de carga e descarga. Notar-se-á que neste lanço da Muralha (entre a Porta Nova e o Postigo da Areia 10, aos Codeçais), mais precisamente a Leste do Postigo do Terreirinho 4, estendia-se, com marés normais, o areal onde varavam os barcos e baixéis. Já a Oeste do mesmo Postigo, encontrava-se o Postigo da Lingueta 3, que se abria diretamente para o rio, sem qualquer varadouro. Por fim, o Postigo dos Banhos 2, aparecia incluído numa articulação especial da Muralha, cujo traçado nesse ponto assim tinha sido determinado para não prejudicar a existência do pequeno areal. De facto, o Postigo dos Banhos foi construído no ano 1331, pelo que, na construção da Muralha houve que ter em conta a sua existência e as suas necessidades. Os lanços que fecham o circuito correm normalmente pelas elevações até às áreas aplanadas do Campo do Olival, hoje Cordoaria, e da Batalha. Do lado Oeste da Cerca urbana, subia, desde a Porta Nova, ao longo das Escadas do Caminho Novo, até ao Postigo de São João Novo ou da Esperança 17, continuando a subir até ao Postigo das Virtudes 16,

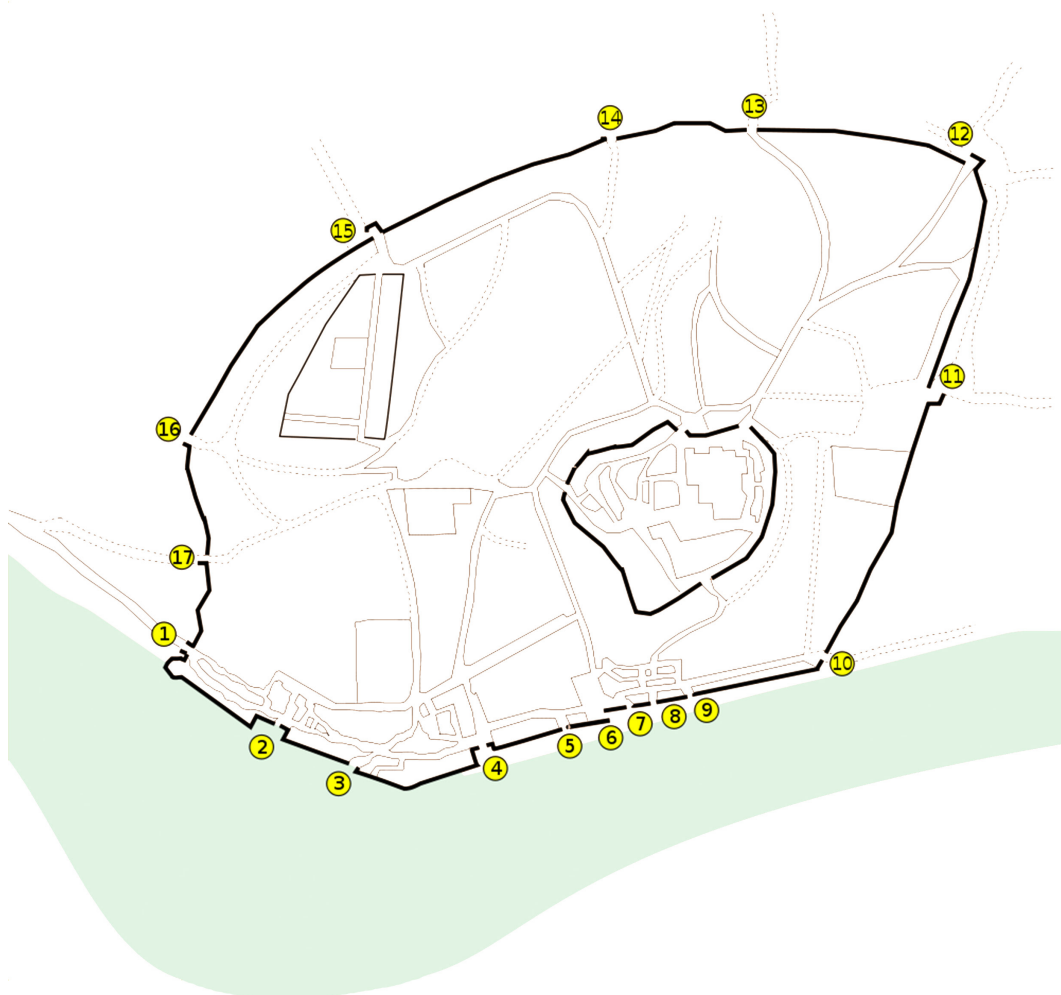


Imagem 08 - Portas e postigos da Muralha do Século XIV.

e ganhando o planalto até à Porta do Olival. Pelo lado Leste, e a partir do Postigo da Areia, o lanço da Muralha trepava, em socacos, o forte esporão granítico, de entre os Codeçais e os Guindais, até atingir o Postigo dos Carvalhos do Monte, mais tarde dito Porta do Sol ¹¹, terminando assim na Porta de Cimo de Vila. Entre esta última Porta e a Porta do Olival, o circuito fechava-se por um lanço que se localiza, exatamente, onde as nascentes do rio da Vila se alargavam. Descendo do Campo do Olival e da Batalha, vinham encontrar-se os dois panos de Muralha, na área onde hoje se encontra a Praça da Liberdade. Deste lado a Muralha tinha somente duas entradas, o Postigo de Santo Elói ¹⁴, que no século XVIII se veio a transformar na Porta de Santo Elói, e a Porta de Carros, que, no século XVI, sofreu uma deslocação para Oeste do local onde se encontrava. Presume-se, com uma certa razão, que a Muralha tenha sido iniciada pela área ribeirinha. Um escudo de D. Afonso IV e uma inscrição, datada de 1348, encontrados na Porta Nova e no Postigo do Carvão ⁵, parecem indicar que assim terá sido. O setor de Miragaia aos Codeçais apresentava o maior número de aberturas, embora seja possível que algumas tenham sido feitas posteriormente à construção. Das dezassete portas e postigos, registados por variados autores, nada menos do que dez ficavam na faixa ribeirinha (Porta Nobre/Nova, Postigo dos Banhos, Postigo da Lingueta, Postigo do Terreirinho, Postigo do Carvão, Porta da Ribeira, Postigo do Pelourinho ⁷, Postigo da Força ⁸, Postigo da Madeira ⁹ e Postigo da Areia). De entre essas dez últimas existiam duas das principais portas: a Porta Nova/Nobre, por onde entravam na Cidade os reis, nobres e prelados; e a Porta da Ribeira ⁶, cuja importância se ligava à praça para onde se abria, pois este era considerada, na época, um dos mais importantes espaços mercantis da Cidade, e onde grande parte dos ricos mercadores estanciavam (OLIVEIRA, 1973). Tudo isto indica que a Muralha, apesar de possuir um valor defensivo, era uma estrutura importante para o controlo económico e físico do movimento portuário.



Imagem 09 - Porta do Olival, por Gouveia Portuense.

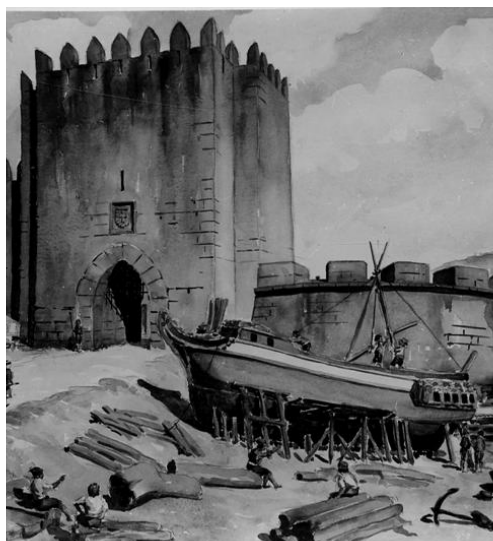


Imagem 10 - Porta Nova/Nobre, por Gouveia Portuense.

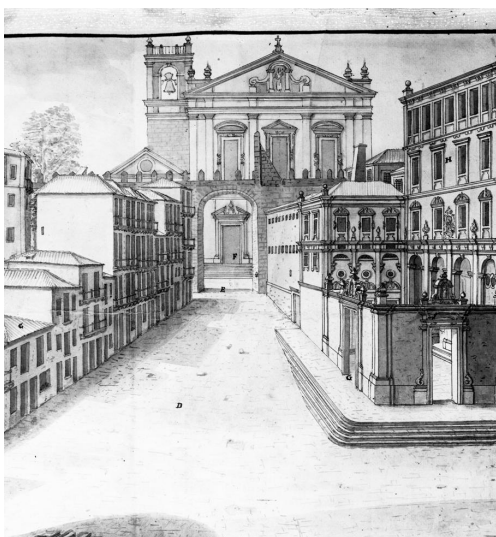


Imagem 11 - Gravura do século XVIII representando a Porta de Carros.



Imagem 12 - Portas da Ribeira, por Gouveia Portuense.



Imagem 13 - Portas de Cimo de Vila, por Gouveia Portuense.

VII

Os Percursos Temporais da Muralha Fernandina

Para este capítulo, e mais relevante para todo o trabalho, iremos agora observar a evolução da Muralha até meados do século XXI. Este processo depurado da investigação e recolhimento de informações e registos, provenientes de variadíssimas fontes, irá servir de fio condutor para a elaboração prática deste trabalho, ou seja, do Reconhecimento dos Percursos Temporais da Muralha Fernandina e da sua influência na evolução morfológica da Cidade.

7.1. O Burgo e a Nova Cerca (século XIV/XV)

Realizadas definitivamente as condições mínimas de tranquilidade, o velho Burgo e os seus arrabaldes podiam enfim crescer. Este acontecimento apenas foi possível devido à expansão das relações comerciais, por via marítima, até à data inseguras, e do o incremento das atividades económicas marítimas, permitindo, assim, o desenvolvimento do aparelho urbano da Cidade. Fora do Burgo, ou na sua imediata proximidade, não existiam arruamentos, quanto muito existiam caminhos ou azinhagas, já definidos desde o tempo dos Romanos. A densidade de construção não era muito elevada, de modo que o povoamento teria um carácter pouco cerrado. O segundo período da evolução do espaço urbano portuense, que contamos desde a formação do Burgo amuralhado (1120) até à primeira expressão da preocupação de ordenamento urbanístico (1316), caracteriza-se por um adensamento da construção com maior significado nas áreas do seu portus (parte alta da Cidade), isto é: Cimo de Vila; Souto; Pelames, e áreas marginais (parte baixa da Cidade) do Douro: Lada; Ribeira; São Nicolau; Reboleira; e Miragaia. No entanto, foi sobretudo nas zonas de Cimo de Vila, Lada e Ribeira onde a expansão terá sido maior. Podemos então afirmar que o segundo período corresponde, genericamente, a um adensamento de construções, quer no interior da muralha quer no exterior, onde os caminhos pré-existentes terão tido uma incipiente função de orientação (Rua de Cimo de Vila, Rua do Souto, Rua da Bainharia e Rua dos Mercadores). O facto deste segundo período terminar com a data precisa de 1316 não foi arbitrária, pois obedeceu ao reconhecimento de factos passados nesse ano, que constituem, de certo modo, um marco especial no urbanismo portuense, presente nos termos de

uma carta de sentença de D. Dinis, lançada a 13 de Maio de 1316. No que respeita às medidas pertinentes para este trabalho, podemos inferir dois aspetos essenciais deste documento: primeiro, o reconhecimento dos rossios, ou seja, dos terrenos de serventia pública, que se devem considerar nessa época como expressão genérica do que é espaço livre urbano; e segundo, implícito nesse reconhecimento, a sentença trouxe em si o primeiro sinal de ordenamento urbanístico, contrariando todos os aspetos que na construção, o domínio privado ofendia o público, dava vigor ao que representava benefício geral do que viviam no âmbito da vila, reconhecendo, por exemplo, valor não só ao alinhamento como à própria funcionalidade do espaço.

O aparecimento destes espaços de servidão comum e de arruamentos deixavam de ser um simples acaso dos traçados rurais anteriores, para serem objeto de prévia deliberação, quase planificação. De certo modo, para além do aproveitamento dos caminhos ou vias de trânsito que, a pouco e pouco, a urbanização ia transformando em autênticos arruamentos, o crescimento da Cidade ia-se processando pela conversão dos caminhos, azinhagas e vielas, de expressão rural, em arruamentos, pelo efeito do empraçamento livre dos chãos, que de rústico passavam a urbanos. A dada altura aparecem, primeiro, as medidas de correção, como as implícitas na carta de D. Dinis, e depois, com D. Afonso IV, os primeiros arruamentos abertos deliberadamente e segundo um traçado que correspondia, funcionalmente, a uma utilidade determinada e desejada.

Por fim, o terceiro período prolonga-se pelos reinados de D. Afonso IV até D. Fernando, e o que mais significativo existe no processo evolutivo do plano urbano da Cidade é, exatamente, a construção da Muralha Fernandina. Conhecedor da crescente importância económica da Cidade, D. Afonso IV reconhecia que as velhas muralhas no alto da Penaventosa de pouco serviriam, se caso viessem quaisquer invasores. Um dos aspetos mais significativos é constituído pelo facto desta Muralha ter vindo a definir um determinado espaço no seu interior, no qual, naturalmente, a evolução urbanística assumiria, durante muito tempo, os seus mais notáveis momentos. Procuremos ver, ordenadamente, algumas características dessa construção e suas consequências e motivações. Das aberturas principais, podemos indicá-las, não de uma localização arbitrária, mas sim, por um respeito a anteriores traçados viários que se tornaram demais evidentes em alguns casos. Desta forma, torna-se difícil não fazer referência à localização da Porta do Olival, da Porta de Cimo de Vila e da Porta de Carros. As restantes, embora sem a mesma importância,

teriam tido origens semelhantes.

A situação da Porta do Olival relaciona-se com a superfície aplanada do Campo do Olival, que se liga ao interior do território no sentido Norte e Noroeste. A antiga Rua do Souto, prolongada pela atual Rua dos Caldeireiros, corresponde a um traçado extremamente antigo. O seu lançamento em relação ao desenvolvimento do terreno, parece casar-se bem com as necessidades de ligação entre o velho Burgo, através das portas de Sant'Anna e de São Sebastião (Área de junção das ruas da Bainharia, do Souto, dos Pelames e Escura, chamada de Cruz do Souto), e as terras que se estendem para Norte e Noroeste, nomeadamente, em direção à antiga estrada da Póvoa de Varazim e Viana do Castelo, atual Rua de Cedofeita, e da principal ligação à estrada de Braga, atual Rua dos Mártires da Pátria. No que respeita à Porta de Cimo de Vila, esta corresponde na Muralha do século XIV, ao que significava na velha muralha do século XII, à Porta da Vandoma. As velhas ruas Chã e de Cimo de Vila prolongavam-se de há muito, no sentido Nordeste, pelo traçado que é hoje o da Rua de Santo Ildefonso, seguindo pela Rua do Bonfim, e constituindo a antiga estrada para Penafiel. A Porta de Carros que, aquando da construção do Convento de São Bento de Avé-Maria em 1518, foi deslocado um pouco para Oeste, tem certamente ligação com um antigo traçado, que se tratava, em parte, da velha estrada para Guimarães, hoje Rua do Bonjardim. O tramo superior da atual Rua do Loureiro é o que resta da Rua de Carros que, em parte, desapareceu com a construção do Convento.

Assim, no final do século XIV, a Cidade passa a estruturar-se segundo dois percursos: o primeiro, que ligava a Praça da Ribeira à Porta de Cimo de Vila, compreendia a Rua dos Mercadores, a Rua da Bainharia, a Rua Escura, a Rua Chã das Eiras e a Rua de Cimo de Vila; o segundo, de ligação entre a Reboleira e a Porta do Olival, compreendia também cinco ruas, sendo elas a Rua da Alfândega, a Rua das Congostas, a Rua da Bainharia, alcançável através da ponte de São Domingos, a Rua do Souto e a Rua dos Caldeireiros. Em 1391, a Cidade decidiu edificar estalagens ao longo desses dois percursos, para albergar os forasteiros vindos de Norte e Noroeste, entrados pela Porta do Olival, e de leste e nordeste, entrados pela Porta de Cimo de Vila (RAMOS, 1995).

No Burgo medieval predominavam as ruas estreitas, sinuosas e de acentuado declive, se bem que a crescente intervenção de D. João I, consolidando o património régio na Cidade (o Burgo passará para a jurisdição da coroa em 1405), levou à construção

de outras ruas de traçado regular, como por exemplo, a Rua Nova, que ligava a Rua dos Mercadores à Igreja e Convento de São Francisco. Atualmente conhecida por Rua do Infante D. Henrique, esta começou a ser lançada por finais do século XIV, constituindo um novo traçado paralelo ao eixo ribeirinho já existente, definido pelas ruas da Fonte Taurina e da Reboleira (FERNANDES, MARQUES e MARTINS, 1990), (OLIVEIRA, 1973). Este acontecimento reflete-se pelo constante aumento da densidade da vida mercantil, já notável a ponto de solicitar uma expansão, sem grande afastamento das áreas vitais do embarque e desembarque das mercadorias.



7.2. Coexistências (século XV/XVI)

No final do século XIV, mais especificamente dez anos após a conclusão da Muralha Fernandina (1376), D. João I determina a instalação de uma Judiaria no interior da Cerca nova da Cidade. Implantada no alto do Morro da Vitória, mais precisamente nas imediações do Largo do Olival e das Virtudes, e observada a partir do velho Burgo, a Sudeste, a imagem que se obtinha era a de um ponto isolado das restantes áreas povoadas, no alto de um monte inóspito em que a encosta íngreme não facilitava o seu acesso. Analisada a partir do Largo do Olival, pelo lado Noroeste, a Judiaria apresentava-se como meio impulsionador de urbanização daquela área, que se desenhava nas imediações das duas entradas da Cidade, por certo, sob influência das atividades e rotas comerciais que se desenvolviam. No cimo do morro, a Sinagoga contrapunha-se à Sé, e o novo bairro habitacional ao aglomerado que se havia desenvolvido em seu torno. A influência que exercia no território adjacente deveria ser paralela àquela que havia gerado a construção do povoado em torno do velho Burgo. Ao Largo do Olival e das Virtudes, o modo de estruturação da Judiaria, com base num arruamento único de dois tramos - Rua de São Miguel, gera diferentes reflexões. No entanto, poderá considerar-se a Judiaria integrada na malha urbana, devido ao seu eixo estruturador, a Rua de São Miguel, se encontrar orientado à Porta do Olival e ao postigo das Virtudes, prolongando, no sentido intramuros, as estradas de saída da Cidade para Braga, Guimarães, São João da Foz e Matosinhos. Podemos também encontrar uma situação de semelhança entre a Rua de São Miguel e a antiga Rua dos Caldeireiros, enquanto vias de continuidade para o exterior da Muralha, no entanto, a Rua dos Caldeireiros, com origem no Burgo primitivo, não se integra na situação de desenvolvimento tentacular ao contrário da Rua de São Miguel, que funciona, antes, como via de circulação local, colocando em articulação os largos adjacentes à Porta do Olival e ao Postigo/Porta das Virtudes. Gozando de uma situação próxima à do arruamento que corre paralelamente à Muralha, pelo seu lado interior (Rua das Taipas), a Rua de São Miguel, com extremidades nos largos referenciados, distancia-se do muro da Cidade, estruturando o desenvolvimento urbano do espaço do Olival e das Virtudes, dentro de muros. Esta situação especial perdurou até à expulsão dos judeus por D. Manuel I, sendo, posteriormente, alteradas as condições dessa área, não só, com a construção do Convento de São Bento da Victoria, em 1598, no local da Sinagoga, como também, com a abertura

de arruamentos de ligação (Travessas de São Bento e das Taipas) entre a antiga Rua do Olival (Rua das Taipas) e a Rua de São Miguel.

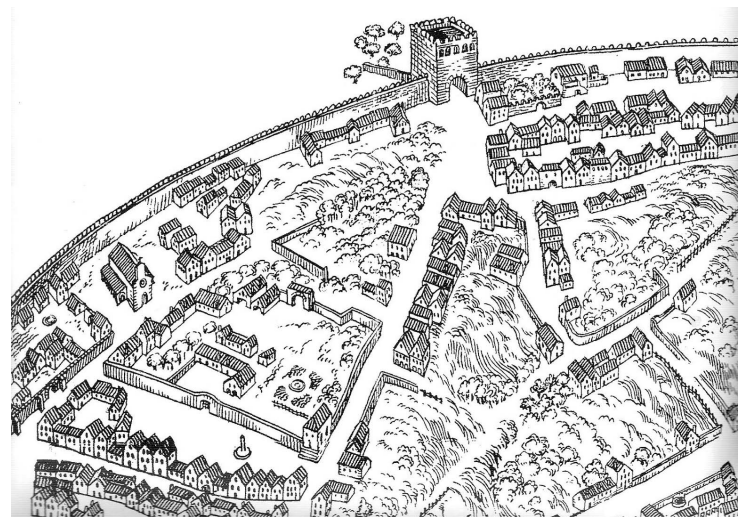


Imagem 14 - Gravura do Monte dos Judeus.



0m 50m 100m 200m

Plano Urbano. Escala 1/5000

- Legenda:
- Rua de São Miguel
 - frentes edificadas e limite da Rua São Miguel
 - Muralha Fernandina
 - eixos de ligação entre cerca romana e cerca fernandina
 - portas romanas em ralação com a nova muralha
 - estradas de longa distância
 - largos/prças ou entradas principais

7.3. As Portas e seus Percursos (séculos XVI – XVII)

“O território do Porto está estruturado em torno do núcleo central da cidade rodeada pela muralha, de cujas portas partem as vias de ligação com os lugares e cidades a norte e a leste.”¹

Em direção à Porta do Olival, pelo lado exterior da Muralha, confluem diferentes estradas, vindas de várias localidades do Norte do país. Assim, à entrada do Olival, o rossio constituía-se como um espaço que antecedia e preparava a entrada para a Cidade, pontuado por uma alta torre e dois torrões simétricos, como o primeiro espaço com que os visitantes se confrontavam. Para além de espaço de recepção de importantes personalidades, o rossio do Olival era, também, uma importante área comercial. Os produtos comercializados chegavam através de um conjunto de vias (São João da Foz, Matosinhos, Leça da Palmeira, Viana, Vila do Conde, Barcelos, Braga e Guimarães) que, orientadas às várias entradas da Cidade, não transponham o seu interior, prosseguindo entre portas, tangencialmente à Muralha, por um conjunto de caminhos de circulação local. Pelo lado interior da Muralha e em continuidade com o rossio do Olival, o Largo triangular, caracterizava-se por ser um ponto de acesso ao exterior da Muralha próximo do centro e por ser um ponto de junção de três importantes arruamentos: a Rua dos Caldeireiros, do Souto e Escura, de ligação ao velho Burgo; a Rua das Taipas, de ligação ao postigo das Virtudes; e por fim, a Rua de Trás, originalmente conhecida por Rua Nova dos Coronheiros, de ligação ao postigo de Santo Elói. Como era hábito, no surto da construção do Convento dos Cónegos de Santo Elói, a 6 de Novembro de 1491, sucederam influências na imediata proximidade, como por exemplo, a abertura da Rua de Trás (OLIVEIRA, 1973).

O século XVI é, essencialmente, marcado pelo aumento das atividades portuárias, determinante para a transformação da Cidade Medieval. A vontade do próprio rei D. Manuel foi outro marco especial no urbanismo portuense, tendo ordenado, em 1518, a construção do Convento de São Bento de Avé-Maria. No entanto, a construção do Convento também deu origem a importantes transformações na área onde se levantou, como por exemplo, a deslocação da Porta de Carros e o desaparecimento,

¹ FIGUEIREDO, Ricardo; TAVARES, Rui; VALE, Clara Pimenta do, *Avenida dos Aliados e Baixa do Porto: Memória, Realidade e Permanência*. Porto, Porto Vivo, SRU, 2013, p. 41.



Imagem 15 - Planta de José Champalimaud de Nussane, 1790, mostrando os conventos de Santo Elói e de São Bento de Avé - Maria.



Imagem 16 - Gravura de J. Vitória Villa-Nova, 1833, vendo-se ainda a Igreja dos Lóios.



Imagem 11 - Gravura do século XVIII representando o Convento de São Bento de Avé -Maria à direita.

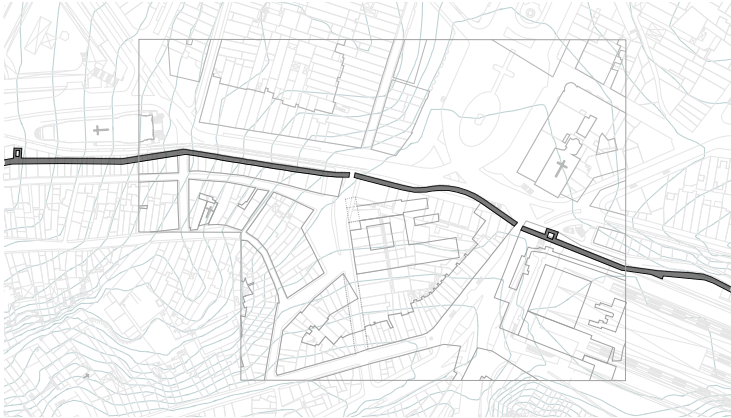
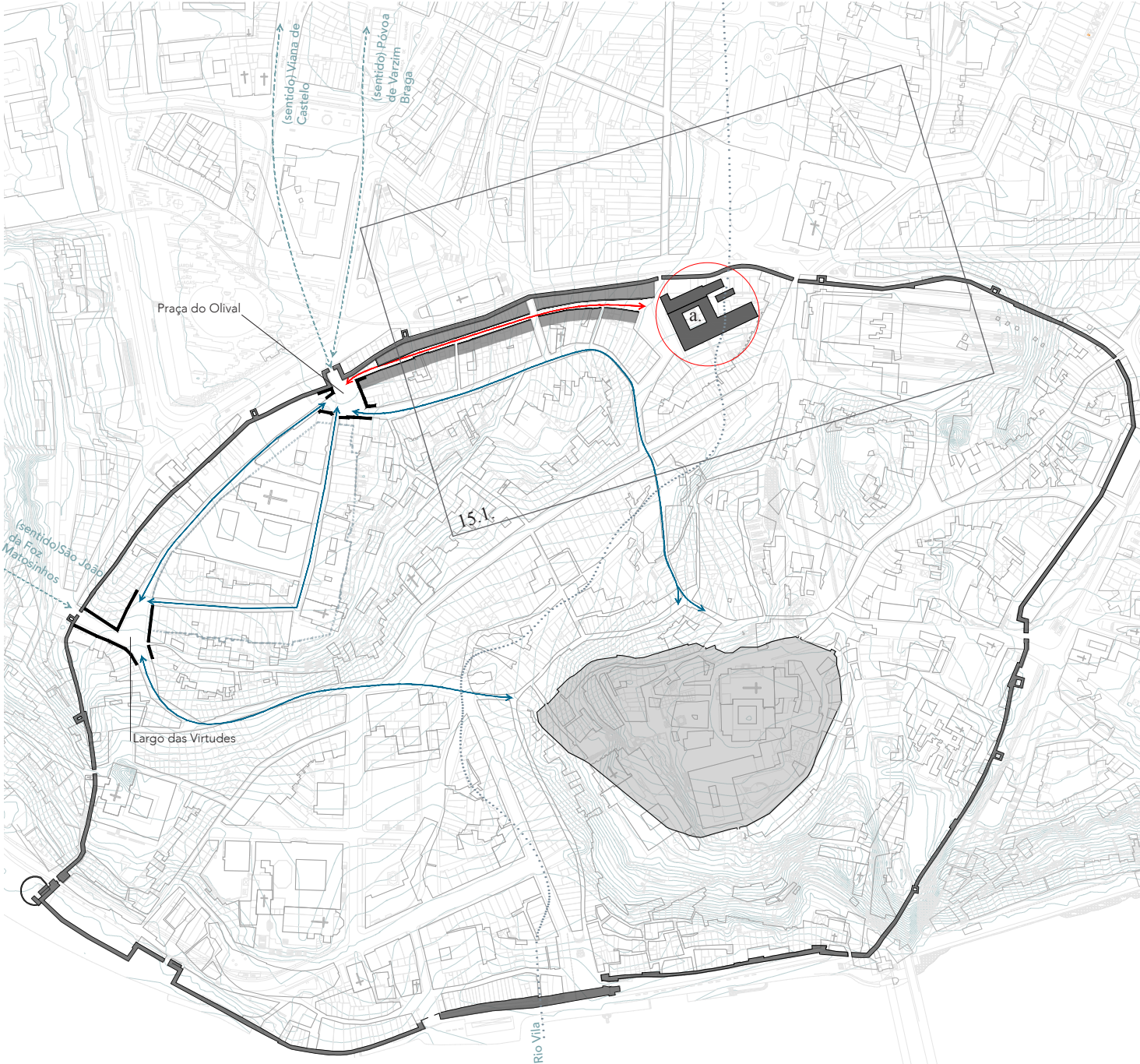


Imagem 15.1 - Planta de José Champalimaud de Nussane sobre cartografia atual.



Plano Urbano. Escala 1/5000

- Legenda:
- Rua de Trás
 - frentes edificadas e limite da Rua de Trás
 - largos/praças ou entradas principais
 - eixos de ligação entre cerca romana e cerca fernandina
 - a. construção do Convento de Santo Elói
 - estradas de longa distância
 - Muralha Fernandina

quase total, da Rua dos Carros. A abertura da Porta dos Carros foi determinada pelo aparecimento das novas necessidades de trânsito que a Cidade em desenvolvimento oferecia. Adquirindo uma nova importância económica e social, e estendendo-se para as zonas da Foz do Douro e Norte do território, a Cidade carecia de uma reorganização no interior da Muralha. Este acto assentou-se, fundamentalmente, na abertura da Rua das Flores entre 1521 e 1525, reestruturando assim a malha viária da Cidade, permitindo uma mais fácil comunicação entre a zona portuária (Ribeira, Terreiro da Alfândega e Miragaia) e as saídas a Norte e Noroeste da Cidade (Porta do Olival, Porta de Cimo de Vila e Porta de Carros). O crescente tráfego, marcado pelo aumento das atividades portuárias, era todo ele efetuado nas ruas das Congostas e dos Mercadores, ambas confluindo na Rua da Bainharia, sendo este o único percurso possível para alcançar o velho Burgo e, sobretudo, para aceder às estradas de Vila do Conde, Braga, Guimarães e Penafiel. A abertura da atual Rua das Flores, não só constituiu um notável desafogo do trânsito, como também, serviu de eixo de ligação entre o Largo e o Convento de São Domingos (importante centro comercial e cívico da Cidade) ao, então fundado, Convento de São Bento de Avé-Maria (1518) e ao Largo da feira de São Bento, dando assim nova importância ao lugar de saída para a estrada de Guimarães (Rua do Bonjardim), também reforçada através de uma renovada Porta dos Carros (FERNANDES, MARQUES e MARTINS, 1990). Essencialmente incitado pelos moradores intra e extra-muros, este melhoramento ficaria prejudicado sem uma nova saída. De facto entre as altas terras da Batalha e aquelas que rodeiam a Igreja dos Clérigos, havia apenas uma entrada e saída para a Cidade, o postigo de Santo Elói. No extremo poente da Muralha, junto à margem do rio Douro, foi construída, no mesmo ano em que foi aberta a Rua das Flores (1521), a Porta Nova, também conhecida por Porta Nobre, e um ano mais tarde (1522) o Postigo da Praia foi totalmente demolido, devido à edificação da nova entrada (PÚBLICAS, 1936). A edificação desta nova porta surgiu da necessidade de engrandecer uma das principais passagens do importante eixo de ligação, comercial e portuário, entre a Foz do Douro, Matosinhos, Reboleira e Ribeira.

No cimo das Escadas do Caminho Novo é iniciada, em 1592, a construção da Igreja e Convento de São João Novo, surgindo, posteriormente, novos arranjos urbanísticos, como o Largo e a Rua de São João Novo, motivadas não só pela construção do Convento, mas também pela ligação com Miragaia através do postigo da Esperança. O postigo de São João Novo ou da Esperança relacionava-se com a



Imagem 17 - Fotografia tirada da Rua das Flores com vista parcial do Convento de São Bento de Avé-Maria.

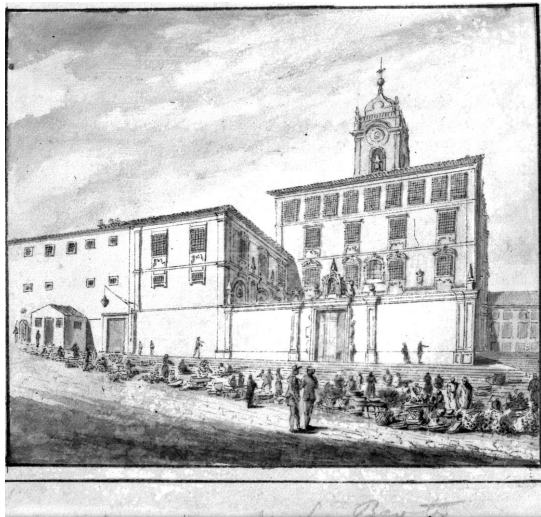


Imagem 19 - Gravura mostrando a feira de São Bento, em frente ao Convento de São Bento de Avé-Maria, em 1833.

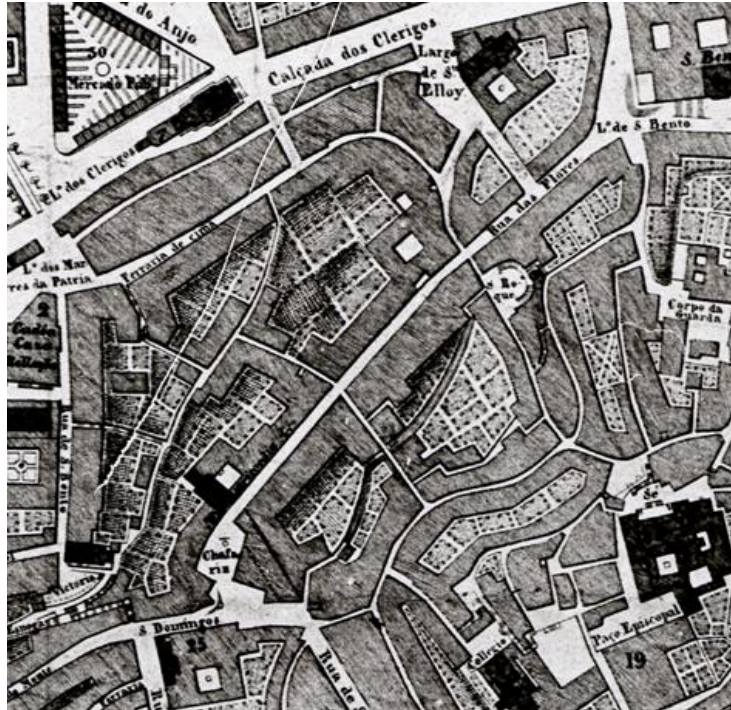
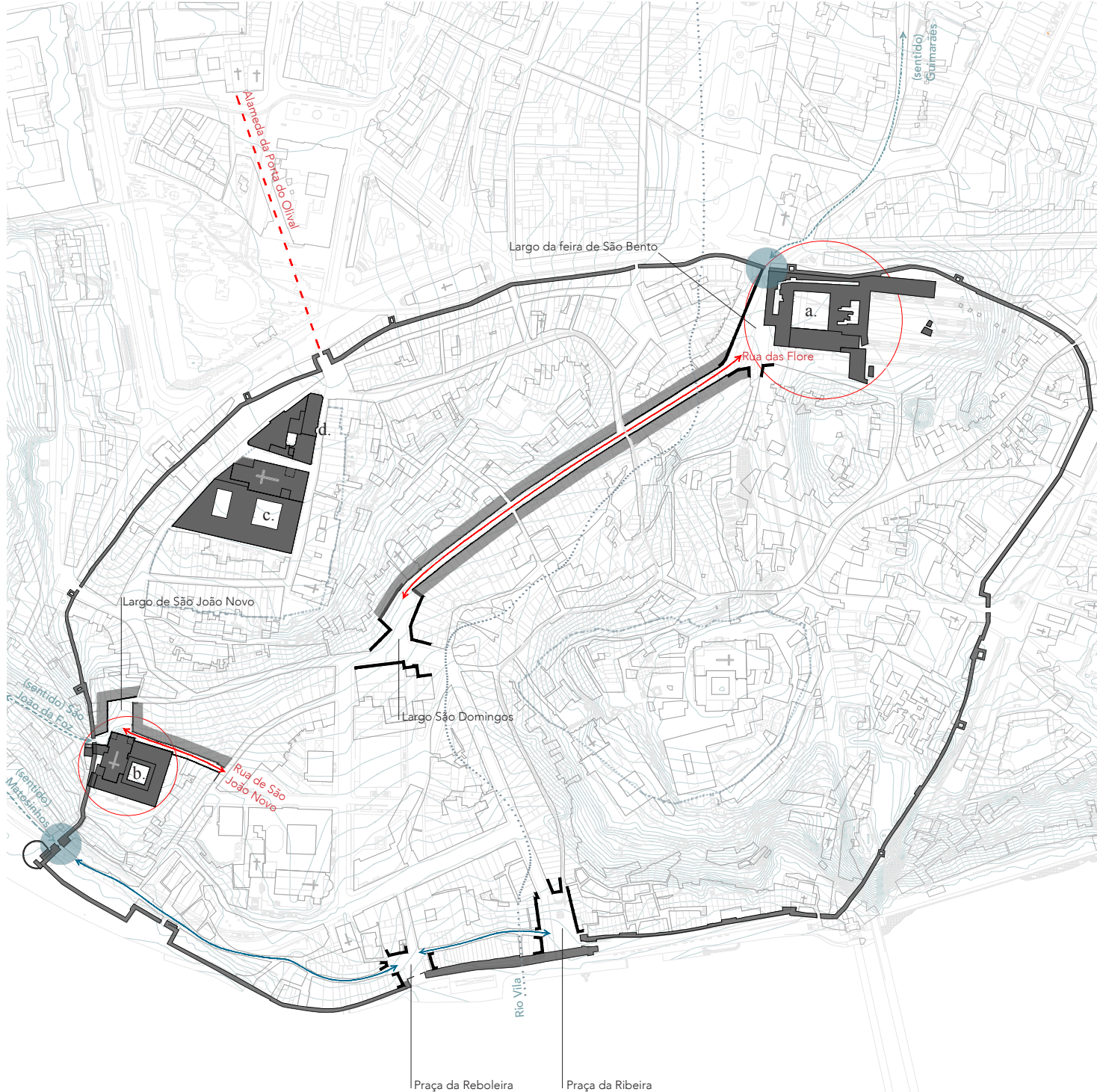


Imagem 18 - Planta topográfica da cidade do Porto, de 1839, por Joaquim da Costa Lima Sampaio.



0m 50m 100m 200m

Plano Urbano. Escala 1/5000

- Legenda:
- novos eixos urbanos estruturantes
 - eixo de ligação da zona portuária com a Porta Nobre
 - estradas de longa distância
 - frentes edificadas e limites dos arruamentos
 - a. construção do Convento de São Bento de Avé Maria; b. construção do Convento de São João Novo; c. construção do Convento de São Bento da Vitória; d. Tribunal da Relação (Prisão)
 - largos/prças agora (re)interligadas
 - construção da Porta Nobre e deslocação da Porta dos Carros

antiga Rua da Esperança, atual Rua de Tomaz Gonzaga.

Subindo pela Muralha, para Norte, deparamo-nos com o postigo das Virtudes, que dava passagem para a estrada de Matosinhos e São João da Foz, passando a ser substituído, mais tarde, pelo novo caminho realizado, ainda hoje, pela margem do Douro.

Após a irradiação dos judeus na Cidade, em 1496, constrói-se o Convento de São Bento da Vitória, no ano de 1597, sobre os antigos terrenos habitacionais que serviam a Judiaria. No alto do monte da Vitória, a construção do Convento significava a dotação de um edifício de arquitetura significativa que, em massa e monumentalidade, se contrapunha ao alto da Sé, se destacava da regra da paisagem urbana envolvente e se afirmava o Campo do Olival perante a restante Cidade. Ainda no alto do monte da Vitória, mais precisamente, no Largo do Olival, foi construída a nova Prisão, em 1603, denotando a nova centralidade administrativa do Porto e a raiz da criação do Tribunal da Relação, em 1582.

Em 1611, à custa de um imposto sobre o vinho, construiu-se a Alameda da Porta do Olival até ao Terreiro que mais tarde se veio a designar do Carmo (Ver página 59). Pode considerar-se como a ligação às estradas da Póvoa de Varzim, Braga e ainda, pela Rua do Carregal, à estrada para São João da Foz e Matosinhos. Ainda fora de muros e na zona onde haveria de construir-se no século XVIII a Praça das Hortas ou Praça Nova, por volta de 1608, construía-se a primeira Fonte da Arca que, pelo arranjo do logradouro que a ladeava, cedo constituiu um forte motivo de urbanização do lugar.

7.4. No Tempo dos Almadas (século XVIII)

7.4.1. Da imagem Barroca da Cidade

No princípio do século XVIII, a localização e a arquitetura dos edifícios definem a estratégia urbana que se vai repercutir na criação de eixos estruturantes da Cidade e na conformação do seu perfil. O principal exemplo é constituído pela Igreja e Torre dos Clérigos, da autoria do arquiteto italiano Nicolau Nasoni (1732-1763), erguida como ponto de referência no perfil da Cidade e definindo importantes eixos de evolução urbana. Geralmente, esses eixos apontam na direção de diversas igrejas ou edifícios religiosos, existentes ou em construção. De particular importância para a consolidação da Praça Nova das Hortas, tem o eixo visual definido pela Igreja e Torre dos Clérigos e a Igreja de Santo Ildefonso (reconstruída em 1730/39). A abertura, entre 1718 e 1727, desta nova praça central, fora dos limites da Muralha, veio, não só orientar a urbanização do Campo das Hortas, mas também, marcar a expansão da Cidade para Norte. Desta forma, e com as sucessivas construções de igrejas e conventos junto das portas da Muralha, inicia-se a organização e interligação dos espaços públicos do Campo do Olival, da Batalha e das Hortas (Ver página 65).



Imagem 20 - Fotografia do obelisco no cimo da Rua 31 de Janeiro, como contraponto à Torre dos Clérigos.

7.4.2. Raiz Iluminista

Na segunda metade do século XVIII, o Porto sofreu profundas alterações devido ao significativo aumento da população e do aparecimento de uma burguesia formada, em parte, por um grande número de estrangeiros, levando assim as autoridades locais a solicitarem a intervenção da Coroa, na promoção e controlo das atividades urbanísticas. A Cidade adquire então uma certa expressão urbanística conferida pelos novos edifícios e arruamentos retilíneos. Esta renovação urbana, inspirada pelos ingleses, será protagonizada pelos Almadás e, em grande parte, patrocinada pelo constante desenvolvimento das atividades comerciais de exportações de produtos regionais, em particular do vinho do Douro¹.

Depois da criação da Junta², a ação de raiz iluminista, de João de Almada e Melo e seu filho, Francisco de Almada e Mendonça, respondia a objetivos gerais muito precisos e explícitos. Do ponto de vista urbanístico, os trabalhos desenvolveram-se em duas frentes: o núcleo medieval e a expansão extramuros. Assim, a atuação da Junta iniciou-se com a definição e melhoria de um novo eixo viário, de articulação Norte-Sul, ligando a antiga Praça da Ribeira à Praça de Santo Ovídio. Situado na principal via de saída, a Norte, respondeu, essencialmente, ao desenvolvimento da atividade portuária, fruto das novas rotas marítimas. Para além desta organização funcional das grandes linhas que orientaram a expansão da Cidade extramuros, é também tido em conta o controlo da qualidade higienistas e estética das novas edificações (seguidas nas reconstruções de Lisboa após o terramoto de 1755). Estas últimas preocupações são visíveis, quer no alinhamento e regularidade das fachadas, quer na construção de novos edifícios ou mesmo no refazer das Portas Medievais (Porta da Ribeira, das Virtudes, de Santo Elói e do Sol), agora dotadas com praças. Relativamente à definição e melhoria do novo eixo de comércio da Cidade, esta inicia-se com a completa renovação da Praça da Ribeira, abrindo-se a Rua de São João até ao Largo de São Domingos. Esta nova artéria constitui uma alternativa à circulação das antigas ruas das Congostas e dos Mercadores, no entanto, não

1 A partir de 1755, a Companhia Geral de Agricultura das Vinhas do Alto Douro passa a deter o monopólio do comércio do vinho, no entanto, em Fevereiro de 1757, a população portuense amotinou-se e resistiu (Revolta dos Taberneiros). Mais tarde, a Companhia acabaria por vencer, invertendo a tendência anterior ao conseguir estabilizar os preços e aumentar as exportações.

2 Desta crise, emergiu, em 1764, a Junta das Obras Públicas, como organismo de gestão urbanística, criada por Sebastião José de Carvalho e Melo (Marquês de Pombal e Conde de Oeiras), que refletirá a experiência, os novos conceitos, assim como as ideias adquiridas na reconstrução de Lisboa, destruída pelo terramoto em 1755.

chegou a completar-se. A canalização do tramo final do rio da Vila dará lugar à requalificação da Praça da Ribeira, enquanto que para sul da Praça, junto ao cais, projeta-se abrir arcos na Muralha e reconstruir a Porta da Ribeira, tendo depois desaparecido em 1774.

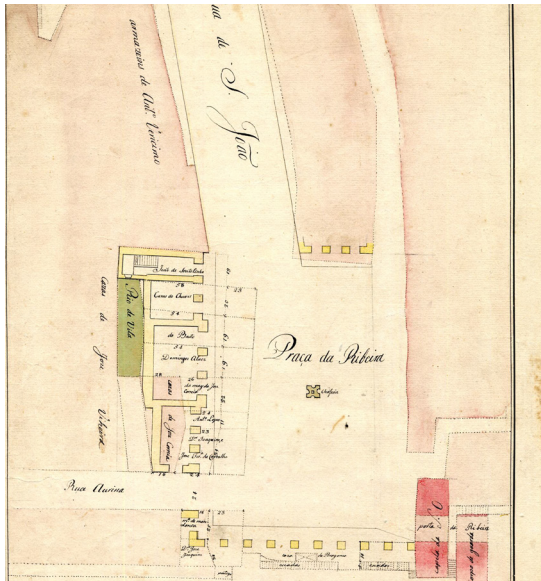


Imagem 21 - Planta para a construção de arcadas na Praça da Ribeira. Indica a localização do assento militar, do chafariz da Praça da Ribeira e de várias propriedades particulares.

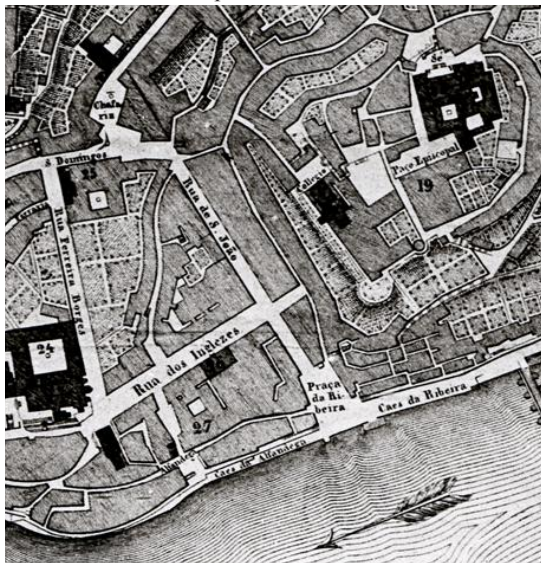


Imagem 18 - Planta topográfica da cidade do Porto, de 1839, por Joaquim da Costa Lima Sampaio.

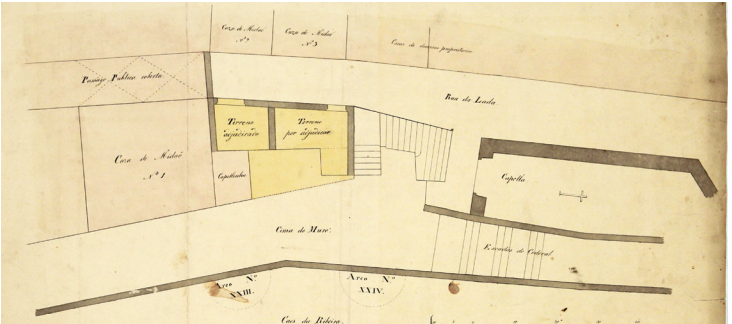


Imagem 22 - Cais da Ribeira, junto à Capela da Lada, aprov. em 1834, por Joaquim da Costa Lima Sampaio.

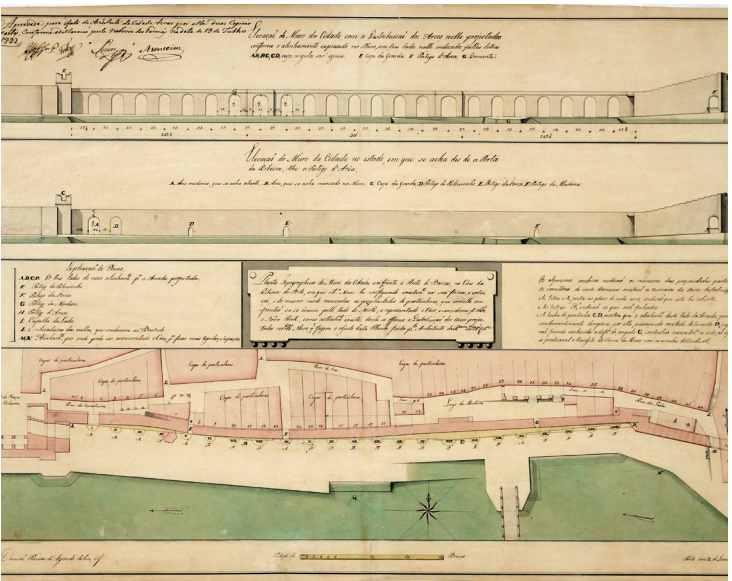


Imagem 23 - Planta topográfica do muro da cidade em frente à Ponte das Barcas, no Cais da Ribeira, aprov. em 1822, por Damião Pereira de Azevedo.

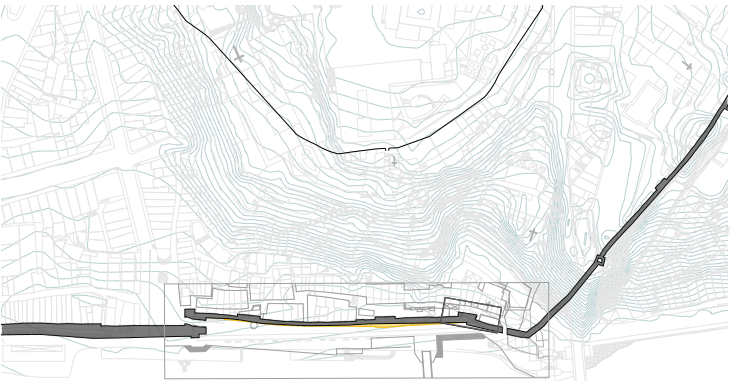


Imagem 23.1 - Plantas de Damião Pereira de Azevedo e Joaquim da Costa Lima Sampaio sobre cartografia atual.



Na subida para a parte alta da Cidade, mais especificamente sobre a ligação da Rua do Souto com a Rua dos Caldeireiros, constrói-se a Praça de São Roque, assegurando assim a comunicação do centro religioso da Cidade (Morro da Sé) com algumas portas da Muralha (Porta do Olival, Porta de Carros e Porta de Santo Elói). Desta Praça, tal como da Rua das Flores, pode agora aceder-se à nova Praça de

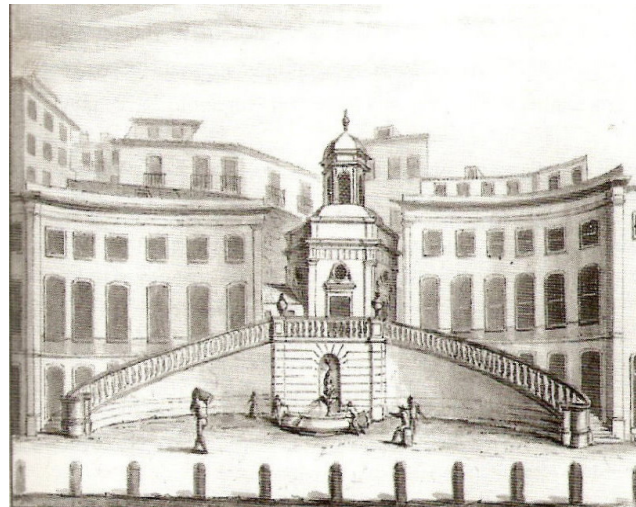


Imagem 24 - Gravura do Largo do Souto e Capela de São Roque, por Joaquim Vilanova, 1833.

Santo Elói (Praça dos Lóios), aberta em despacho de João de Almada em 1764, e pela nova Porta de Santo Elói, aberta no lugar do antigo postigo de Santo Elói, seguir para norte, através da Rua das Hortas, que a nova Rua do Almada prolongou até ao campo de Santo Ovídeo, hoje Praça da República.

A ordenação da expansão extramuros prossegue com a regularização das principais vias de saída, existentes, tanto para Leste (Santo Ildefonso) como para Oeste (Cedofeita), e a abertura de novas ruas na direção Norte-Sul (Santa Catarina) e Leste-Oeste (Santo António, Clérigos e Formosa). Estas últimas destinam-se à ligação das antigas vias de saída da Cidade com as novas (Porta de Carros). Destaque especial merecem ainda duas novas vias que cingem pelo lado Norte da Muralha, numa área, particularmente, populosa em torno da Praça Nova, que importava prestigiar. Da Porta de Carros à Igreja dos Clérigos, faz-se o alargamento da Calçada da Natividade, hoje Rua dos Clérigos, enquanto que para Leste, entre a Porta de Carros e a Igreja de Santo Ildefonso, abriu-se, em 1784, a Rua de Santo António, atual Rua 31 de Janeiro (FERNANDES, MARQUES e MARTINS, 1990). Estas duas novas vias constituem assim o já referenciado eixo visual (Ver página 65). Ainda no decorrer do período protagonizado pelos Almadás, são também construídos edifícios públicos

monumentais, como a nova Cadeia da Relação, em 1765, construída sobre os alicerces da antiga Prisão, bastante danificada pelo terramoto de 1755. Este último, em conjunto com a Porta do Olival, revela alguma monumentalidade na fachada que se vira para a Cordoaria de forma a engrandecer uma das principais entradas da Cidade (FERNANDES, MARQUES e MARTINS, 1990). A Leste da Muralha, foram reconstruídos os panos do muro confinantes com o Mosteiro de Santa Clara, e sobre os respectivos alicerces do postigo de Santo António do Penedo, arrasado por determinação de João de Almada, foi levantada, em 1774, pelo seu consentimento, a Porta do Sol (MONTEIRO e SILVA, 1999).

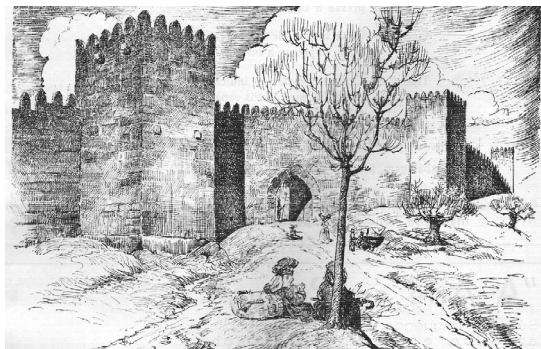


Imagem 27 - Desenho do Postigo do Sol (lado exterior), antes de 1768, por Artur Guimarães Júnior.

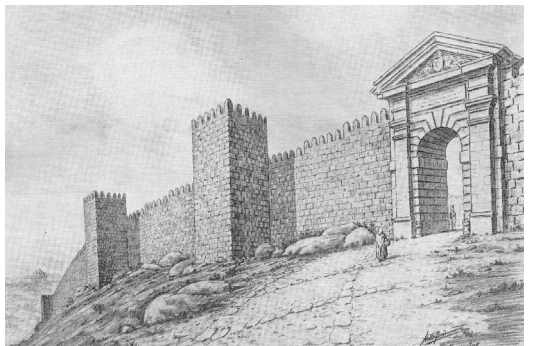


Imagem 28 - Desenho do Porta do Sol, conforme foi construída em 1768, por Artur Guimarães Júnior.

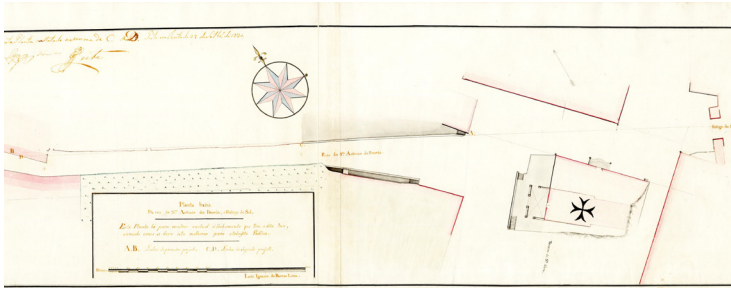


Imagem 25 - Planta baixa da Rua de Santo António do Penedo, e Postigo do Sol, aprov. Junta das Obras Públicas 1830.



Imagem 25.1 - Planta baixa da Rua de Santo António do Penedo, e Postigo do Sol, sobre cartografia atual.

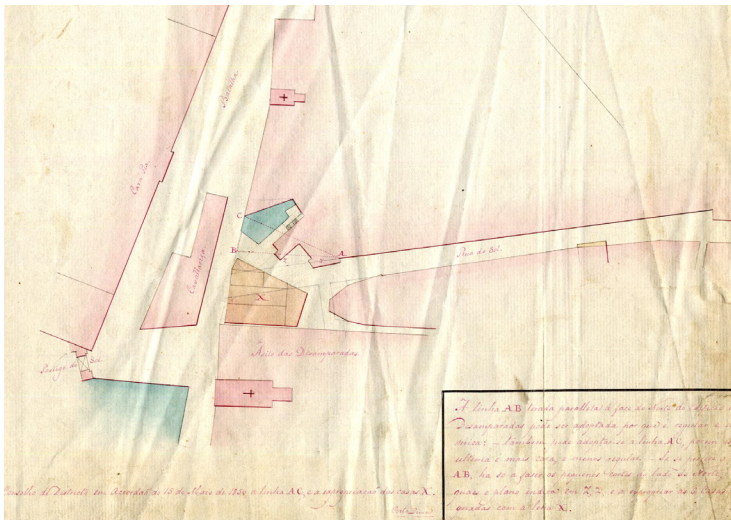
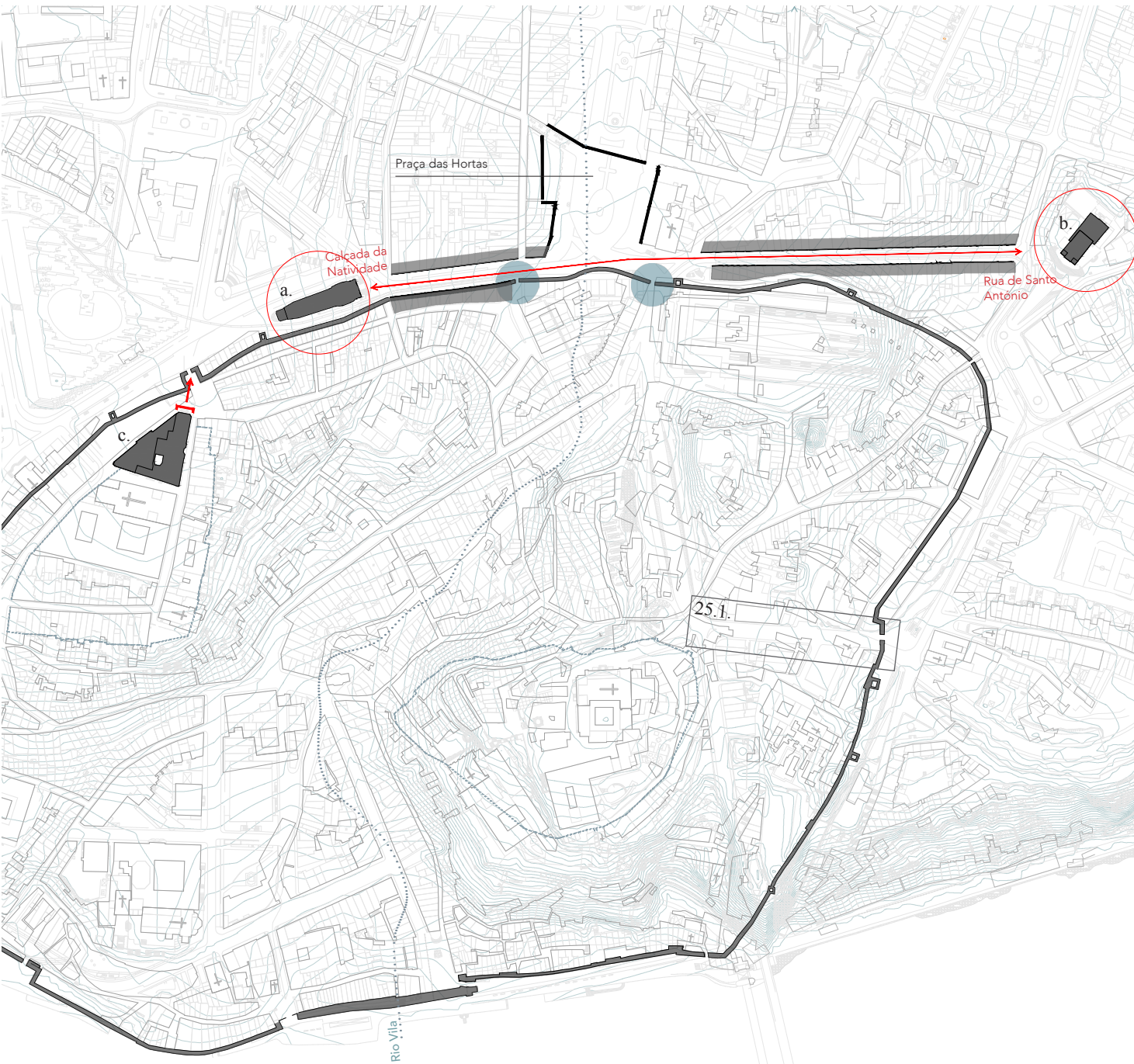


Imagem 26 - Alinhamento na Rua do Sol.



0m 50m 100m 200m

Plano Urbano. Escala 1/5000

Legenda: eixo “visual” portas situadas no eixo “visual” estruturante edifício estruturador do eixo “visual” Praça das Hortas frentes edificadas e limite do eixo visual a. Igreja e Torre dos Clérigos; b. Igreja de Santo Ildefonso; c. Cadeia da Relação frentes monumentais em confronto com as portas/largos/prças

7.5. As Guerras Napoleónicas

Ao findar o século XVIII, mais especificamente um ano após a morte de João de Almada, em 1786, foram repartidas, entre diversas entidades, as várias responsabilidades da gestão das obras públicas. Multiplicando e diversificando as iniciativas postas em causa por João de Almada, acabaram por ser contrariadas as últimas relações. A partir de 1790, um dos efeitos mais claros é a dificuldade de prosseguir o programa ilustrado, posto que o impacto da Revolução Francesa se converte no maior apoio que a Coroa fornece, desde então às instituições religiosas, sobretudo às de carácter assistencial. Por outro lado, a nova conjuntura político-militar dá prioridade à defesa do reino de forma que os grandes investimentos públicos se concentram nas infraestruturas militares, portuárias e de transporte, tanto terrestre como fluvial. No entanto, as estruturas militares tradicionais perdem o seu valor estratégico dando assim origem direta à demolição parcial da Muralha Fernandina.

Na saída a Leste da Cidade, o desmonte da Muralha, em 1792, assim como a Porta do Cimo de Vila e a Porta do Sol, irá permitir a construção de dois novos edifícios: A Real Casa Pia, edificada a 21 de Junho de 1792, servindo de quartel para as tropas e para reestruturar a Praça da Batalha; e o Real Teatro de São João, edificado entre 1796 e 1798. Em relação direta com o rio e seguindo as obras tanto de melhoria da barra do porto como da construção das novas docas, que, desde 1787, são financiadas pela Companhia de Agricultura das Vinhas do Alto Douro, é estudado um amplo projeto para a fachada urbana Ribeirinha. Para tal, propõe-se a demolição parcial da Muralha, abrindo a Praça da Ribeira ao rio, criando-se assim uma nova praça de mercado, com finalidade de realojar as vendedoras.

Ao findar o século XVIII, o Convento de Santo Elói atingiu um elevado estado de degradação, exigindo, assim, uma urgente intervenção. A ampliação e reformulação da fachada do Convento, voltada para a Praça Nova, em 1797, realiza-se a quando da destruição da Muralha (DOMINGUES, GUNTHER e TAVARES, 1994-1996) - Ver página 73.

7.6. A ação da Associação Comercial (século XIX)

O final do século XVIII foi essencialmente marcado pela morte de João de Almada (1786) e pela repartição da gestão urbanística entre distintas entidades, que desenvolverem e potenciaram ações pontuais seguindo critérios próprios. A Câmara Municipal, por exemplo, demoliu, em 1827, a Porta de Carros, provavelmente, devido ao acentuado crescimento do fluxo viário proporcionado pelo fácil e constante acesso de comerciantes e veículos, através da Rua das Flores. No entanto, foi apenas poupada uma torre, que só caiu em 1894 juntamente com os panos de Muralha que ladeavam o Convento de São Bento de Avé-Maria. No ano de 1875, e querendo ampliar o edifício da Real Casa Pia, a Câmara Municipal não se julgou obrigada a respeitar a obra de João de Almada e Melo, tendo mandado assim demolir a Porta do Sol (PÚBLICAS, 1936) - Ver página 73.



Imagem 29 - Fotografia do troço da Muralha que ladeava o Convento de São Bento de Avé-Maria.



Imagem 30 - Fotografia da demolição da Porta do Sol e dos panos da Muralha que a ladeavam.

A Associação Comercial, criada em 1833, foi adjudicada pelo Governo à administração das obras de abertura de novas ruas nos terrenos ocupados pelas Ordens Mendicantes. Este acontecimento apenas foi possível pelo ato de apreensão dos bens às Ordens religiosas, em 1834. Como exemplo serve a ação da Associação Comercial na edificação, em 1840, do Palácio da Bolsa, fazendo desaparecer a antiga estrutura do Convento de São Francisco, marcando, assim, um novo centro financeiro da Cidade. Mais tarde, nas décadas de 1860 e 1870, vai ser complementado o novo acesso à Cidade, através da abertura de duas ruas que atravessam o núcleo medieval. Para tal, no ano de 1872, a Câmara Municipal destruiu, por completo, a Porta Nova/Nobre, possibilitando, assim, a construção da Rua nova da Alfândega, e no seguimento deste novo eixo viário foi, também, aberta a Rua Mouzinho da

Silveira. Todo este arranjo urbanístico veio, não só favorecer a circulação e o transporte entre a Ribeira e a parte alta da Cidade, mas também, melhorar o acesso à nova Alfândega e à doca de Miragaia, em construção desde 1859 (Ver página 73).



Imagem 31 - Fotografia do processo de abertura da Rua Nova da Alfândega, e consequente demolição da Porta Nova/Nobre.



Imagem 32 - Gravura publicada na revista O Ocidente, em 1882, representando o aspeto das obras de abertura da Rua Mouzinho da Silveira.

As intervenções urbanísticas operadas na Cidade, e herdadas pelo antigo regime, são notórias desde os princípios da década de 1870. Na extensão do núcleo medieval, a densificação da trama baseia-se nos eixos do século XVIII, realizando-se a costa de alinhamento de antigos caminhos e do parcelamento das quintas existentes, sobretudo do lado oriental. No entanto, ao contrário do núcleo medieval, a zona portuária reestruturou-se com as edificações da Alfândega e os novos equipamentos públicos, geralmente instalados em antigos conventos, não dando origem a uma requalificação do espaço urbano (DOMINGUES, GUNTHER e TAVARES, 1994-1996). A partir da segunda metade do século XIX, o desenvolvimento do capitalismo industrial tira partido da intervenção estatal na rede de infraestrutura do país, que incide, especialmente, nas vias terrestres e marítimas, assim como no reequipamento dos portos tradicionais. Em finais do século XIX, a Cidade conta com um núcleo central e uma franja marítima densamente edificadas, servindo de contraponto à extensão das zonas suburbanas, localizadas a Norte e Leste, e que eram favorecidas pelas vias tradicionais de acesso. Mais de metade da população concentra-se no núcleo histórico, formado pela zona medieval (Freguesias: Sé, São Nicolau, Vitória, Miragaia) e os bairros em expansão desde o século XVIII (Freguesias: Cedofeita, Santo Ildefonso, Bonfim e Massarelos).

A extensão urbana que provocou este crescimento não foi controlada por nenhuma figura específica de planeamento urbanístico, onde resultará o Quadro Jurídico de 1864. Quase vinte anos depois, será concebido o primeiro Plano de Melhoras,

elaborado e apresentado pelo próprio Presidente do Município (Correia de Barros, 1881). Nas suas linhas essenciais, trata-se de um plano político e financeiro que apresenta propostas para a reformulação do tecido urbano e a resolução de problemas de circulação, abastecimento e higiene urbana. A nova rede de mercados é a realização mais consequente do Plano de Melhoras levando, assim, à construção do Mercado de Ferreira Borges, entre 1885 a 1888 (DOMINGUES, GUNTHER e TAVARES, 1994-1996). Segundo Pedro Vitorino, no mesmo ano em que se iniciaram as obras do novo mercado da Ribeira, o trecho da Muralha, onde se abria a Porta do Sol, foi quase inteiramente destruído, para possibilitar a abertura de vias de acesso ao tabuleiro superior da Ponte Luíz I. Uma estreita artéria, que tomara o nome da Capela de Santo António do Penedo, ali existente, passou a dar lugar a uma rua mais desafogada que veio a denominar-se, Rua Saraiva de Carvalho (MONTEIRO e SILVA, 1999).

No velho casco urbano intramuros nota-se ainda a abertura de duas novas ruas: Ferreira Borges e Trindade Coelho. A primeira, aberta onde outrora houve uma antiga viela de entre as cercas de São Francisco e São Domingos, fechada nos princípios do século XVI, estabeleceu uma nova e desafogada ligação entre a Rua do Infante, no seu extremo Oeste e a Rua de Belmonte e o Largo de São Domingos. Constitui uma espécie de variante da Rua de São João (Ver página 73).

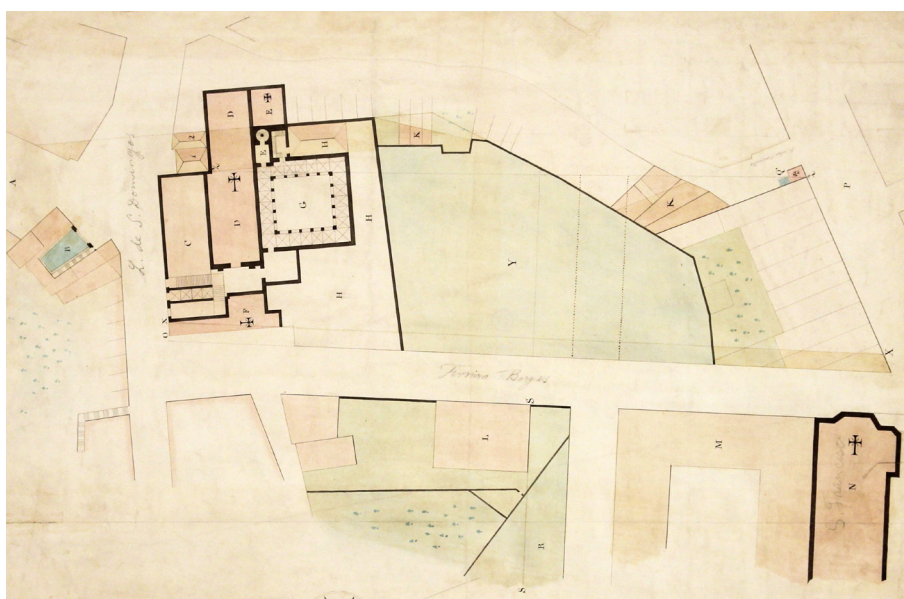


Imagem 33 - Plano de abertura da Rua Ferreira Borges, por Joaquim da Costa Lima Júnior.

A segunda, que se chamou inicialmente de Rua D. Maria II, estabelecia uma nova ligação entre o Largo de Santo Elói e a Rua das Flores, na sequência do que se julgava conveniente como variante da ligação, que, até então se fazia pela estreita Rua do Souto, no seu percurso até ao padirão de Santo Elói e ainda das obras de demolição sofrida pelo postigo de Santo Elói para facilitar a circulação no sentido da Rua do Almada que era já então o troço principal da estrada para Braga (OLIVEIRA, 1973).

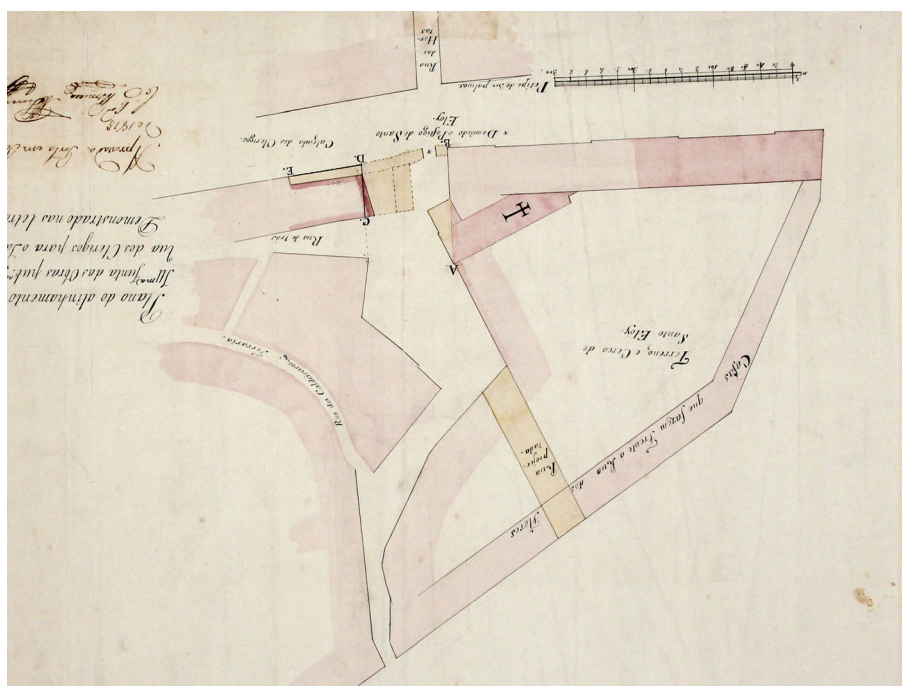


Imagem 34 - Plano de abertura da Rua D. Maria II. Aprov. Junta de Obras Públicas, 1815.

No entanto, outras obras de menor importância foram realizadas intramuros. Fizeram-se arranjos de rectificação no Largo do Colégio dos Grilos, na Praça da Batalha e na entrada da Rua de Cimo de Vila. Em 1825 foram feitos arranjos de alargamento da entrada da Rua das Taipas para desafogo da Cadeia da Relação, abrindo-se, assim, a chamada Alameda da Cordoaria.

Do território intramuros já pouco espaço restava nesse tempo susceptível de uma urbanização, no sentido em que, na época, já preocupava os administradores da cidade do Porto. Fora de muros o caso era diferente, no entanto, durante este período não houve uma grande expansão, devido aos vários factores entre os quais o período de incertezas políticas e das actividades militares que culminaram na Guerra Civil

e findaram de certo modo com a chamada Convenção de Évora Monte¹, a 26 de Maio de 1834. Porém, pode dizer-se que, para além do que se fez para dotar a Cidade de novos arruamentos, este período foi, essencialmente, dedicado a uma ação de rectificação de antigos traçados e à continuação de projetos já iniciados anteriormente. Não admira, pois, que no Burgo amuralhado também tenha havido, longos e denotados esforços para melhorar as suas condições. Houve projetos e obras que deram retoques nos velhos traçados com menor significado, como foi o caso da Rua dos Caldeireiros que, em 1860 e 1871, viria a ser objeto de um plano de alargamento. Todavia, se tivermos o cuidado de observar no seio da velha Cidade, a área funcional das preocupações urbanísticas, durante o final deste período, é indubitável que não podemos dissociá-la dos problemas que o tráfego crescente punha, e da sua imediata proximidade dos animados cais do Douro. Desde que fora aberta a Rua de São João por João de Almada, o Largo de São Domingos foi objeto de várias tentativas de regularização, e em 1845 voltou a sê-lo.

Os estrangulamentos que o dédalo das ruas medievais opunham às manobras de condução do tráfego dos cais e das praias do Douro até ao coração da Cidade, obrigavam os responsáveis a pensar, sob a pressão da influente classe dos comerciantes e armadores, numa forma de resolver esses problemas. O volume das mercadorias transaccionadas, descarregadas ou embarcadas nos cais do porto, era já enorme. A falta de espaço na velha Alfândega, deixava germinar a ideia de uma nova e adequada construção. No entanto, já se projetava o rasgamento de novas ruas que viessem possibilitar a rápida e cómoda ligação entre os cais mais movimentados e o centro onde palpitava a alma do negócio: a Rua dos Ingleses (atual Rua do Infante). Assim, em 1856, propunha-se rasgar uma ligação direta entre a Rua dos Ingleses e a Porta Nova. Após o complicado processo de escolha da localização, para a execução dos planos de construção da nova Alfândega, iniciaram-se, em 1859, os trabalhos de consolidação do solo da praia de Miragaia.

A obra levaria ainda alguns anos a concluir-se, sendo que, em 1861, ainda estavam por demolir as construções da velha Rua de São Nicolau. A Rua Nova da Alfândega apenas começou a construir-se dez anos depois, ou seja, em 1871, e, em 1875, ainda não se encontrava terminada. Este projeto de grandes dimensões envolvia

1 A Convenção de Évora Monte, também referida como Concessão de Évora Monte e Capitulação de Évora Monte, foi um diploma assinado entre liberais e miguelistas na vila alentejana (atual concelho de Estremoz) que pôs termo à Guerra Civil Portuguesa (1828-1834).

a expropriação e demolição de um elevado número de propriedades que, embora possuíam um certo valor histórico construtivo, constituíam, pela localização, valiosas posições comerciais e industriais. A construção da nova Alfândega e, sobretudo, do molhe elevado sobre o qual esta assentou na praia de Miragaia, de modo a defendê-la das cheias, foi outro difícil problema. Na sequência do decorrer das obras da Alfândega e da Rua Nova da Alfândega, outras se desencadearam. Assim, em 1872, é lançado o projeto de abertura para a Rua da Biquinha, atualmente denominada Rua de Mouzinho da Silveira. Ainda no ano de 1872, é lançado outro projeto, que propunha o alargamento da velha e estreita Rua das Congostas, constituindo, o que é hoje, o prolongamento da Rua de Mouzinho da Silveira.



Imagem 35 - Plano de abertura da Rua Mouzinho da Silveira.

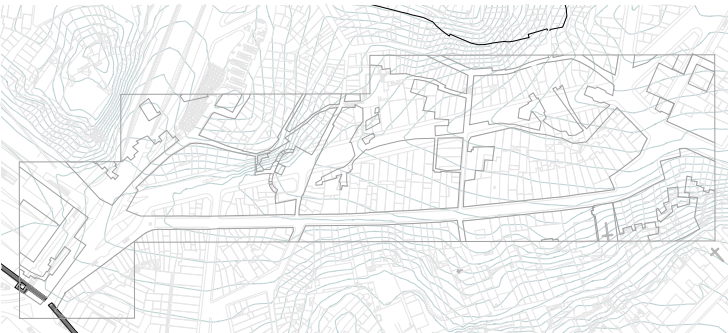


Imagem 35.1 - Plano de abertura da Rua Mouzinho da Silveira, sobre cartografia atual.



Imagem 36 - Plano e perfil da rua que se projeta rasgar desde a Rua dos Ingleses até à Porta Nobre, da autoria de Joaquim da Costa Lima Júnior, em 1856.

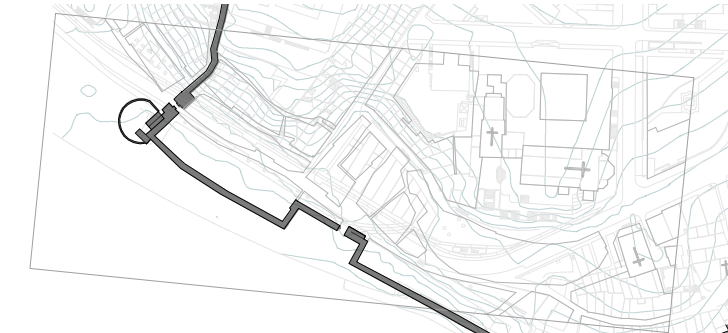


Imagem 36.1 - Plano de Costa Lima Júnior sobre cartografia atual.



0m 50m 100m 200m

Plano Urbano. Escala 1/5000

Legenda: novos eixos urbanos estruturantes novo eixo paralelo à Rua São João estradas de longa distância frentes edificadas e limite de arruamentos ou largos/praças a. Palácio da Bolsa; b. Mercado Ferreira Borges; c. Real Casa Pia; d. Teatro Nacional de São João reconstrução da Praça da Ribeira demolição parcial da Muralha Fernandina

As últimas décadas deste período são ainda caracterizadas por fatores importantes, com notáveis repercussões na evolução do plano urbano da Cidade. Referimo-nos então à introdução de transportes sobre carris e à construção da Ponte Luíz I, iniciada em 1881. O crescente trânsito provenientes de Sul, ou, partindo da Cidade no sentido contrário, era obrigado a utilizar a Ponte Pênsil que, desde 1843, prestava bons serviços. Todavia, e apesar dos melhoramentos entretanto feitos na área da Ribeira, a ideia de proporcionar outra entrada na Cidade para desviar da zona baixa o crescente trânsito, foi tida em grande consideração. Desta forma, foi inaugurado, em Outubro de 1886, o tabuleiro inferior da Ponte Luíz I, que passou a servir, com a Ponte Pênsil, o tráfego da zona baixa, sobretudo aquele que se dirigia às áreas portuárias e comerciais da Ribeira, Miragaia e Massarelos. Entretanto, o tabuleiro superior da Ponte obrigava ao rompimento e alargamento de novas e velhas ruas, como por exemplo, a abertura da Avenida da Ponte, hoje conhecida por Avenida Vimara Peres, e do alargamento da Rua de Saraiva de Carvalho.



Imagem 37 - Fotografia das obras de construção da Ponte D. Luís, vendo-se ainda a Ponte Pênsil, por Emilio Biel no ano de 1883.

Com o constante crescimento do tráfego, ao longo dos anos, haveria de estimar-se o incomportável sistema viário ligado aos dois tabuleiros da Ponte Luíz I, buscando-se assim novas soluções.

É dentro deste período (início do século XX) que começam as primeiras tentativas e estudos para a criação de um Plano Geral de Urbanização da Cidade. Estes esforços, que haveriam de arrastar-se ainda por largos anos, culminaram primeiro com um Antepiano de Urbanização, de 1947, seguido, posteriormente, pelo chamado Plano Regulador da Cidade do Porto de 1952², e finalmente, pelo Plano Director da Cidade do Porto de 1962³. Até ao aparecimento e aprovação do Plano Director, e apesar das naturais precauções no estudo e no licenciamento, não deixaram de abrir-se novos arruamentos ou concluir-se outros, bem como de construir-se. No âmbito da velha Cerca Fernandina, rasgou-se a Avenida D. Afonso Henriques, ligando a Avenida de Vimara Peres à Praça de Almeida Garrett, fazendo desaparecer a velhíssima área do Corpo da Guarda. Com este acontecimento, na área do mais denso casario, envolvendo problemas complexos que se fizeram arrastar até aos dias correntes uma solução definitiva da urbanização do local, estabelece-se uma variante dos acessos ao tabuleiro superior da Ponte Luíz I. Por motivos de saturação do tráfego automóvel na Avenida Saraiva de Carvalho, este estrangulamento constituía um grave problema para a circulação viária, sobretudo às horas de ponta, dadas as relações íntimas entre a Cidade portuense e Vila Nova de Gaia, sempre em crescente aumento como local de trabalho e residência (Ver página 81). Relativamente ao tabuleiro inferior, embora de menor importância para o tráfego (que não o de carga), além da abertura e conclusão da Avenida de Paiva Couceiro, sobretudo para a circulação de passagem destinada à estrada de Entre-Rios, Gondomar, e ainda, pela estrada da circunvalação, para Penafiel, foi aberto o troço de via e o túnel entre o cais dos Guindais, à saída da Ponte Luíz I e a Rua do Infante, desviando, da zona ribeirinha e da Rua de São João, um tráfego cada vez mais pesado e cada vez menos compatível com a exiguidade das faixas, o declive dos arruamentos e os apertados cruzamentos.

2 Aprovado em 1954, constituiu o primeiro exercício exaustivo de planeamento da Cidade, executado pelo Engenheiro e Professor Antão de Almeida Garrett. Os principais objetivos deste plano eram a resolução das ligações oriental-ocidental - deixando de fora o centro comercial da Cidade e o tecido medieval -, e a divisão da Cidade em cinco tipos de área: a residencial, a rural particular, a verde e o espaço público e industrial.

3 Elaborado pelo arquiteto e urbanista Robert Auzelle, sistematiza e organiza o trabalho iniciado por Almeida Garrett. As perspectivas de modernização da Cidade e de construção são apoiadas num sistema de vias rodoviárias funcionais. O primeiro Plano Diretor define as funções essenciais da Cidade e a evolução pretendida. Problemas económicos associados à realização das infraestruturas rodoviárias e a pressão de certos investidores conduziram à não concretização total deste Plano.

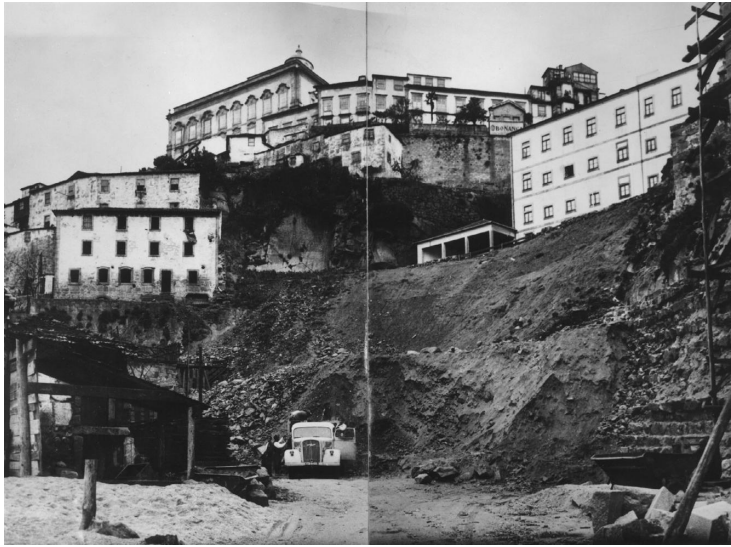


Imagem 38 - Fotografia referentes às obras de abertura do Túnel da Ribeira nos anos 30 do séc. XX.



7.7. As Avenidas (século XX)

Desde a última década do século XIX que a antiga Praça das Hortas, atual Praça da Liberdade, se veio a consolidar como novo centro financeiro da Cidade, devido, por um lado, à progressiva mudança da atividade financeira e bancária da zona baixa da Ribeira e, por outro lado, à instalação de grandes armazéns e comércios de artigos de luxo. Estes acontecimentos, que marcaram as últimas décadas do século XIX, conferem ao novo centro da Cidade, valores excepcionais de situações que conduzem às primeiras propostas para a sua renovação monumental. Através de um programa de grandes avenidas, incluindo o acesso ao tabuleiro superior da Ponte Luíz I, o principal objetivo consistia, então, em assegurar a acessibilidade à zona central através da convergência das vias e das redes de comunicação e transporte. São então apresentados diversos projetos para o desenvolvimento deste programa, sendo de destacar a edificação da Estação de São Bento, iniciada a 22 de Outubro de 1900, projetada pelo arquiteto José Marques da Silva, no lugar do antigo Convento de São Bento de Avé-Maria (DOMINGUES, GUNTHER e TAVARES, 1994-1996). No ano de 1914, e já consolidada a Administração local Republicana, o então vereador do Pelouro de Obras, Elísio de Melo, lança um concurso público para o “Plano de Melhoramentos e Ampliação da Cidade do Porto” (FIGUEIREDO, TAVARES e VALE, 2013). Esta operação irá então promover uma profunda transformação da Praça da Liberdade, a abertura da Avenida dos Aliados e a edificação do novo Paços do Concelho, com principal prioridade à afirmação de caráter representativo das funções ligadas à administração local. Obra cujo plano foi encomendado, em 1915, ao arquiteto britânico Barry Parker, que, também, baseou a sua proposta de renovação da área central na reestruturação de todos os acessos, desde a plataforma superior da Ponte Luíz I até ao eixo de saída em direção Norte do conjunto da Trindade. Mais a Leste da Cidade histórica, é projetado o novo Teatro de São João, que vem substituir o antigo teatro do século XVIII, em 1890, determinando a remodelação de toda a Praça da Batalha, e o Mercado do Bolhão, iniciado em 1914, e configurando a imagem dominante do novo centro urbano, são alguns exemplos destas novas edificações (DOMINGUES, GUNTHER e TAVARES, 1994-1996). Apesar das propostas contidas nos diversos planos, a organização da Cidade do Porto não se altera durante este período, mas sim, consolida-se, mantendo-se no essencial a estrutura dos finais do século XIX. Assim, a Cidade desenvolve-se no



Imagem 39 - Obras de construção dos túneis e Estação de São Bento no local onde se encontrava o Convento de São Bento de Avé Maria.



Imagem 40 - Levantamento fotográfico da Estação de São Bento vista da Praça da Liberdade.

sentido Sul - Norte, com os atravessamentos do Douro concentrados nas duas pontes existentes (Ponte Luíz I e Ponte Pênsil), com uma forte centralização na Praça da Liberdade, e daí irradiando um conjunto de arruamentos, correspondentes à malha tradicional do Porto (portas da Muralha), ao longo dos quais se vão concentrando novas edificações.

Desde a construção da Ponte Luíz I, em 1881, que a questão da articulação do seu tabuleiro superior com a Praça da Liberdade, se ia assumindo como centro da Cidade. A construção da Estação de São Bento, e, seguidamente, a abertura da Avenida dos Aliados, rematada a Norte pelos novos Paços do Concelho, vieram tornar premente a abertura de uma avenida que ligasse diretamente o tabuleiro superior da Ponte ao centro da Cidade. Por isso, desde Correia de Barros até Almeida Garrett, todos os planos da Cidade procuraram soluções para esta Avenida. Como foi referido, nos finais dos anos 30, procedeu-se ao arranjo dos acessos à Sé e foi aberto o Terreiro, para as Comemorações do Bicentenário (Exposição do Mundo Português), a que, também, não é alheio o facto da Câmara Municipal estar instalada no Paço Episcopal. Agora, para a conformação do eixo Norte - Sul, tornava-se fundamental a concretização e o arranjo da “Avenida da Ponte” (Avenida D. Afonso Henriques). Por isso, a seguir à Segunda Guerra Mundial (1939 a 1945), é aberta a Avenida, mesmo sem obedecer a um plano para a sua conformação.



Imagem 41 - Obras de abertura da Avenida da Ponte e demolições da Rua do Corpo da Guarda.



7.8. A Cidade Moderna (século XXI)

A relação entre o antigo e o novo enquanto problema é uma situação moderna. Não se trata “de pensar o património arqueológico de todo o contacto com a cidade real, isolando-o ou destruindo-o, mas estudar modos e vestígios do passado, determinando o que ainda pode viver e eleger com pleno conhecimento de causa o marco dessa sobrevivência: artificial no museu, orgânica no tecido urbano moderno”¹.

Ao ter que intervir na Cidade através da arquitetura, coloca-se sempre o dilema entre a conservação e a substituição moderna, no fundo do qual está sempre a opção problemática entre o antigo e o novo. A incorporação do antigo no novo sempre se produziu de forma espontânea, progressiva e, geralmente, por razões construtivas. Processo em que o elemento distanciador do tempo assentava a sua correção no recurso a um código linguístico comum – os elementos clássicos da composição arquitetónica. Não existe já o problema dos centros históricos, mas sim o problema dos fragmentos e partes da cidade histórica que, por razões diversas, participam como sistema positivo ou, simplesmente, como realidade integrável na nova cidade. Assim, a questão do centro antigo confunde-se com a questão das faixas periféricas; enquadra-se no problema mais geral de como deve construir-se a cidade moderna na ponderação do conjunto das heranças históricas e materiais da Cidade e do território.

7.8.1. “Porto 2001”

Ao findar o século XIX, foram surgindo novos centros alternativos na Cidade, agora circunscrita pela Circunvalação, ou na área metropolitana. A deslocação para a periferia, a desmobilização de algumas instituições, a obsolescência de algum comércio e o abandono de casas e edifícios de habitação, induziram a ideia de que a Baixa (centro da Cidade) estava em processo de desertificação, moribunda e já incapaz de se revitalizar. A realidade, porém, é que este movimento terá estancado e, para isso, muito terão contribuído as ações que, ao nível dos equipamentos culturais instalados na Baixa, foram desencadeados, caracterizados e conseguiram impor-se

1 SANDINO, Fernando Villanueva, *Construir sobre el Passado*. Sevilha. COAAO, 1988.

e institucionalizar-se. É o caso, entre outros, do Teatro Nacional de São João, do Rivoli, do Coliseu e, no setor comercial, do shopping Via Catarina e outras lojas de grande expressão e dimensão. A reforma das carreiras de elétricos e o aparecimento do Metro do Porto são, também, fatores de revitalização a considerar. Por outro lado, a proximidade do núcleo mais antigo da Cidade – “centro histórico” – em processo de transformação desde há anos, e a recente declaração de parte desse núcleo como Património da Humanidade, são, do mesmo modo, factores relevantes para a sua “requalificação” e reanimação. Aos aspetos negativos que, apesar de tudo, sempre existem, há que opor ideias, programas e ações capazes de os superar. Para isso, é necessário que a gestão da Cidade, se faça de forma pró-ativa e não apenas de forma recreativa, sendo assim necessário um processo de transformação e não uma constante correria atrás dos problemas sem nunca conseguir resolver nenhum. Neste contexto, há que dar corpo e expressão ao movimento de “Regresso à Baixa” porque se entende que isso vale a pena e porque se acredita que desse regresso, depende, em grande medida, a sobrevivência da própria Cidade.

Os grandes objetivos a atingir com a operação que o “Porto 2001” agora pretende desencadear, através do lançamento de sucessivos processos de consulta, segundo o modelo de referência da Sociedade Porto 2001, podem traduzir-se em múltiplas ações coordenadas que, genericamente e em prol deste trabalho, se podem identificar nas seguintes formulações: espaço público, edificado e mobilidade. Embora a situação não seja crítica, o excessivo protagonismo do tráfego (movimento e estacionamento) é apenas um sintoma de um crescente potencial interface descontrolado que pode acelerar a terciarização e a desertificação residencial, bem como comprometer o enorme potencial de espaço aberto público singular no contexto da centralidade “histórica” da Cidade. Para contrariar esta tendência monofuncional, será necessário recaracterizar o seu papel na mobilidade urbana, simultaneamente com a reativação de outros usos.

A Cordoaria

Da leitura urbana desta área e da sua interpretação histórica conclui-se que a Cidade, neste ponto, é um conjunto de fragmentos sugeridos em épocas diferentes, no perímetro próximo da extinta Porta do Olival, estendendo-se ao longo da Rua da Restauração. A sua leitura é precisamente a de um somatório de intervenções fragmentados no tempo e no espaço, nunca interpretadas como um todo homogêneo e contínuo. Esta ideia de fragmentação e de núcleos de intervenção diferenciados há-de ser a justificação para a nova proposta. Há, no entanto, questões de carácter geral, como sejam a circulação, a mobilidade, a sequência de espaços públicos e de equipamentos, onde essa fragmentação tem que ter um sentido unitário e uma fácil e contínua leitura. Daí a preocupação em tratar estes aspetos de forma conjunta e clara. No fundo, pretende-se tornar legível o fragmento, a partir de conceitos que se repetem e se articulam. Uma das principais preocupações da proposta diz respeito à vocação desta área relativamente às outras áreas da Cidade (no contexto da reabilitação da Baixa portuense). Na análise da área em questão verificou-se a presença de uma forte vocação comercial, habitacional, em menor escala, mas sobretudo, um forte pendor na área das ciências, devido à existência da Faculdade, do Hospital e das ciências bioquímicas. A habitação tem decrescido aos longo dos anos, fenómeno semelhante ao que se reproduz em todo o centro histórico. O comércio estagnou e a vertente de lazer deixou de ser significativa, dado a falta de manutenção dos jardins existente e dos insucessos de criação de novas áreas de animação (Clérigos Shopping). A vertente religiosa é importante mas não se traduz em nenhuma manifestação urbana significativa. Neste caso, temos uma indefinição à partida da vocação atual e futura da zona. Chega-se à conclusão que uma das grandes vantagens nesta área é a enorme quantidade de espaços não urbanizados, vazios urbanos, área verdes e a grande quantidade de edifícios e locais notáveis, como por exemplo, a Cadeia da Relação e o miradouro de São Bento da Vitória.



Imagem 42 - Levantamento fotográfico da zona da Cordoaria.



Imagem 43 - Levantamento fotográfico da zona da Cordoaria.

No seu conjunto, e relacionados com as intenções de reabilitar e promover o comércio tradicional, a restauração e o alojamento, são a mais-valia deste território relativamente a outras áreas da Cidade mais comerciais (Cedofeita), mais administrativas e institucionais (Aliados), ou mais de serviço (Batalha). Desta forma, toda a proposta tem por objetivo inscrever, na área, o maior número de ações possíveis para a sua transformação numa valência de cultura e lazer urbano. Relativamente à mobilidade urbana, a proposta aponta para soluções de grande simplicidade e legibilidade, optando por tornar os percursos de travessia mais diretos e menos diversificados, mas ao mesmo tempo, mais organizados. Parte-se do princípio de que a construção do túnel de ligação entre o Carregal e Ceuta

tirá, desta área, grande parte da circulação no sentido ascendente, e a criação do Metro do Porto tirará parte da circulação descendente. Supondo isto e a criação de três parques de estacionamento subterrâneos, permitindo retirar grande parte do estacionamento à superfície, serão devolvidas as áreas aos peões e serão criadas as condições necessárias para o desenho apropriado dos espaços públicos. Tendo em conta o objetivo geral que é vocacionar a área para um destino de lazer/cultura, para as diferentes unidades de intervenção, pensamos, especificamente, as seguintes propostas: o reordenamento da envolvente à Torre dos Clérigos, a reformulação total da Praça de Lisboa e o tratamento de pavimentos e regularização dos perfis das vias; também se propôs o redesenhar da praça frontal à Cadeia da Relação, possibilitando a sua completa visão, e a regularização dos pavimentos da Rua de São Bento da Vitória; e finalmente a recuperação do Jardim da Cordoaria e valorização do quarteirão do Piolho.

Rua do Almada

Dada a natureza da sua função comercial tradicional e considerada uma das ruas de maior carácter na área do comércio do Porto antigo, esta solicita dos cuidados necessários nas decisões de gestão urbana, garantindo assim a eficácia do seu funcionamento, enquanto centro distribuidor para o pequeno comércio das periferias. O primeiro troço da atual Rua, no sentido Norte – Sul, que se desenvolve entre o princípio da Rua dos Clérigos e o topo poente da Praça Filipa de Lencastre (trecho mais antigo, desenhado a partir do traçado de João de Almada, em 1761, sobre o pré-existente), trata-se de um espaço clássico da Rua, cujo percurso e uso têm, sobretudo, impacto no âmbito local, mas que assume um carácter emblemático, quer pelo peso histórico quer pela centralidade. A intervenção será geradora de várias dinâmicas positivas ao nível da representatividade, e tem como objetivo a reconversão funcional do espaço através da requalificação dos seus materiais de construção e pela redefinição da prioridade de tráfegos.



Imagem 44 - Levantamento fotográfico da Rua do Almada.

Batalha

Na realidade, a Batalha foi o centro cívico e cultural do Porto do século XIX até meados do nosso século e, espaço de encontro e reunião, em resultado da própria estrutura urbana, da confluência de vários percursos comerciais, da generosidade de espaços públicos e da razoável construção de edifícios de equipamento, de lazer e de uso público. No entanto, estes edifícios não deixavam de ter um papel de relevo na vida urbana da área da Batalha, como por exemplo, a Estação de São Bento e ainda a proximidade da Ponte Luíz I, geradora do grande tráfego e circulação com a outra margem do rio. De lugar de encontro de outrora, a Batalha transformou-se, hoje, em local de passagem. A esta mudança não será estranho a grande concentração de transportes e respectivas correspondências, em consequência do desvio de parte ou quase total do trânsito privado automóvel, ao corte ou à resistência criada na acessibilidade com outras e, naturalmente, à criação e desenvolvimento de novas centralidades e outros pólos de desenvolvimento nas periferias. A definição de percursos de utilização pedonal em ruas (Rua 31 de Janeiro, Santo Ildefonso, Entreparedes e Santa Catarina), largos e praças (Praça da Batalha) com utilização partilhada por transportes públicos (autocarros e elétricos) e viaturas, parece-nos importante para o “regresso” da população ao centro. Esta ação tem como objetivo oferecer mobilidade e conforto, promovendo o passeio automóvel, a “promenade” comercial e despoletar outras ofertas e tipos de comércio, como também, oferecer uma maior segurança através do aumento e da concentração da população. Com provável início no Carmo, fazendo o trajeto pelos Clérigos, é restabelecida a ligação perdida entre os dois grandes núcleos comerciais do Porto (Clérigos/Cedofeita/Santa Catarina/Sá da Bandeira e Batalha) através da reposição do elétrico. É ainda oferecido um rápido e cómodo acesso à cota da Ribeira através da restituição do elevador dos Guindais, utilizando o mesmo canal do funicular original².

2 Projetado por Raul Mesnier, este foi inaugurado a 4 de Junho de 1891 tendo fechado dois anos após a sua abertura ao público (05 de Junho de 1893) devido a um terrível acidente. In *O elevador dos guindais* de Germano Silva.

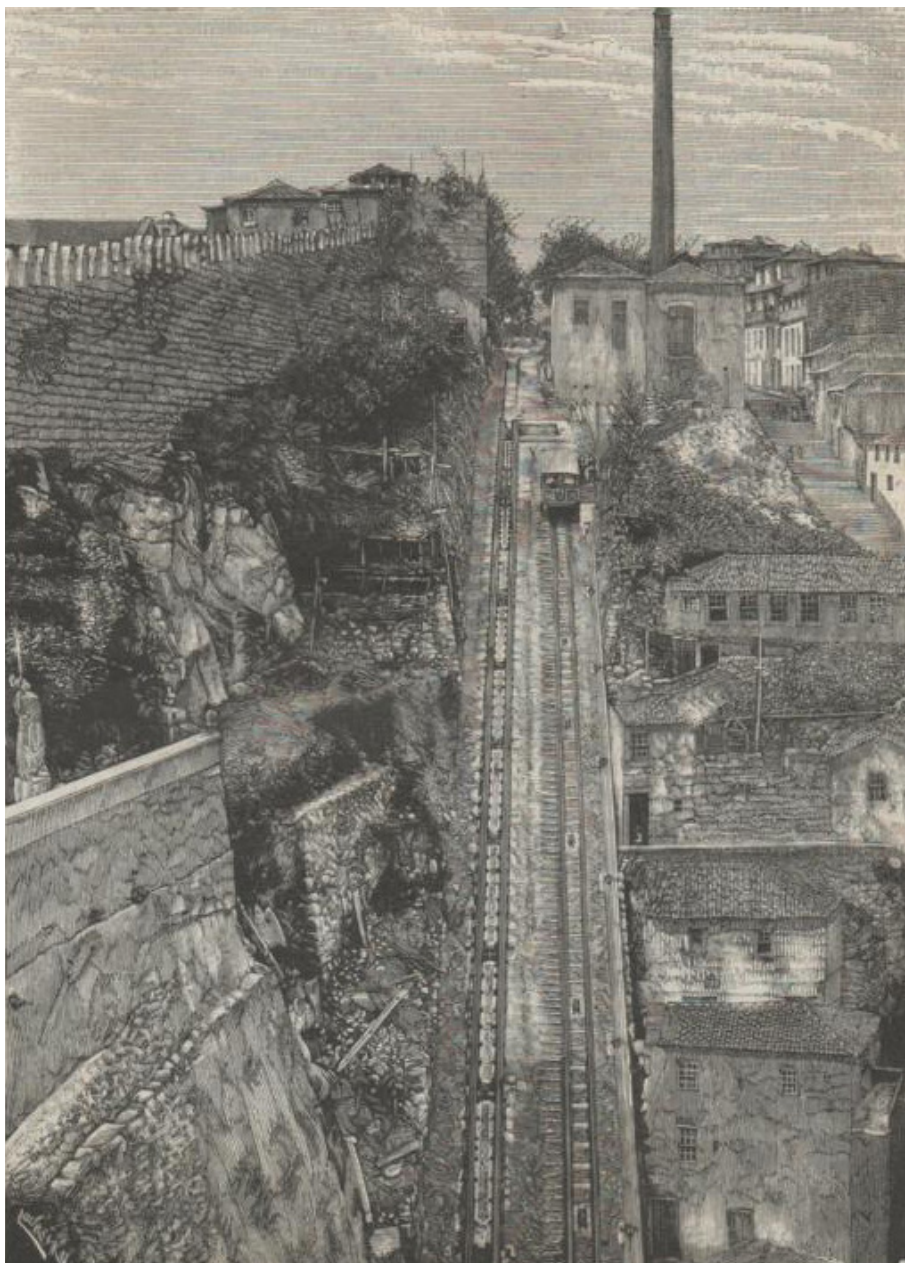


Imagem 45 - Gravura do Funicular original.

Assim, a relação da Cidade com o rio é reforçada, através deste sistema de ligação entre a cota da Ribeira e a cota alta da Rua de Saraiva de Carvalho/Augusto Rosa. Já a reformulação de todo o espaço, atualmente considerado como Praça da Batalha, foi desenhada em duas praças distintas. Um espaço em frente à Igreja de Santo Ildefonso, que propõe uma resolução diferente para o encontro dos sistemas e percursos envolvente de cotas e inclinações distintas, e outro, onde atualmente se encontra o Teatro Nacional de São João, mais generoso, defende-se na sua estabilidade por forma a promover a sua utilização como espaço de encontro e de estar.

7.8.2. Porto Vivo

A 5 de Dezembro de 1996, na cidade de Mérida, México, a UNESCO tomou a decisão de incluir o Centro Histórico do Porto na lista do Património Mundial, integrando-o na rota dos grandes valores culturais da humanidade. Deste modo, a elaboração de um Plano de Gestão para o Centro Histórico apresenta-se como um espaço de reflexão, partilhada sobre o importante contributo deste recurso para a valorização da dinâmica local, metropolitana, regional e internacional. A inscrição do Centro Histórico na lista do Património Mundial teve como objeto a malha urbana medieval consolidada e inserida na Muralha Fernandina, incluindo a Torre e Igreja dos Clérigos, o Teatro de São João, o antigo Edifício do Governo Civil, o quarteirão delimitado pela Rua 31 de janeiro, a Praça da Batalha e a Rua da Madeira, o quarteirão constituído pelas ruas Dr. Barbosa de Castro, Passeio das Virtudes, Dr. António de Sousa Macedo e ainda a Ponte Luíz I e a Igreja e Mosteiro da Serra do Pilar, Vila Nova de Gaia. Assim, todo o território abrangido pelo Plano de Gestão é reconhecido pelo Governo Português como sendo parte de uma área que concentra diversos valores urbanísticos e socioeconómicos, que implicam medidas e procedimentos de exceção. Foi na base dessa classificação governamental que o Município do Porto cria, a 27 de Novembro de 2004, a Sociedade de Reabilitação Urbana (SRU), tendo como missão conduzir o processo de reabilitação urbana do Centro Histórico da Cidade.

Entre os dois percursos longitudinais, a marginal paralela ao Douro (cota baixa), a Sul, e o eixo visual que abrange a Rua dos Clérigos, a Praça da Liberdade, a Praça de Almeida Garrett e a Rua 31 de Janeiro (cota alta), a Norte, apenas o eixo constituído pelas ruas de São João, Mouzinho da Silveira e das Flores, é que possibilita a ligação transversal entre a cota baixa e a cota alta. Outros antigos percursos de transposição entre a cota baixa e a cota alta, como a Rua dos Mercadores, Bainharia, Pelames, a Leste, ou Rua de Belomonte e Taipas, a Oeste, não oferecem condições de circulação fluída. Nestas circunstâncias, a Rua de Mouzinho da Silveira concentra e suporta uma grande intensidade de tráfego e apresenta-se com frequência congestionada nas horas de ponta. Em carta anexa reproduz-se a “Carta de Hierarquia da Rede Rodoviária”, na qual as ruas de Mouzinho da Silveira e das Flores são classificadas como “Eixo Urbano Estruturante e de Articulação Intermunicipal”, eixos que “... *têm como função principal estabelecer a ligação entre os principais sectores da*

cidade, e desses à rede nacional que estrutura o território metropolitano e regional, segundo uma lógica de concentração de fluxos e de grande eficácia de desempenho, com recurso a tecnologias avançadas de apoio à gestão do congestionamento;” (MARTINS, 2012).

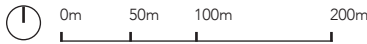
Ao longo dos últimos 30 anos, uma parte significativa dos arruamentos, em particular, na Ribeira/Barredo, no morro da Sé, na marginal e no limite Norte da Cidade medieval (Rua dos Clérigos / Rua 31 de Janeiro), foram modernizados. A restante área, ainda não intervencionada, situa-se principalmente na área dos Caldeireiros, Belomonte, Taipas e Cimo de Vila bem como, quase todos os troços do sistema Mouzinho da Silveira / Flores. O projeto de reabilitação urbana do eixo Mouzinho da Silveira / Flores teve sempre em consideração as orientações emanadas pela Direção Municipal da Via Pública da Câmara Municipal do Porto e pela SRU. Assim pretende-se promover a melhoria da mobilidade na zona histórica do Porto, quer ao nível da circulação viária quer na circulação pedonal, dotando-a de uma “imagem” urbana que a qualifique. A reestruturação incide, essencialmente, na reformulação do número de faixas de rodagem e sentidos, na estrutura viária e na disponibilização de uma maior superfície do espaço para peões (passeios) de modo a promover os percursos pedonais. São propostas várias alterações, tendo em conta a melhoria do sistema de circulação e otimização da mobilidade, designadamente a área de intervenção compreende: a Rua Mouzinho da Silveira, a Rua das Flores, o Largo dos Lóios, a Praça de Almeida Garrett, o Largo de São Domingos, a Rua Ferreira Borges, a Rua do Infante D. Henrique, a Rua de São João, a Rua Trindade Coelho, a Rua de Sousa Viterbo, a Rua Afonso Martins Alho, a Rua da Ponte Nova, a Rua de Trás, a Rua dos Caldeireiros, a Rua do Arquiteto Nicolau Nasoni e a Rua Estreita dos Lóios.

A 21 de Novembro de 2005, o Conselho de Administração deliberou a definição de unidade de intervenção correspondente ao quarteirão das Cardosas. Situado mesmo no limite do Burgo medieval, o quarteirão faz transição entre o Centro Histórico e a Avenida dos Aliados, que se tornou o principal centro cívico, social e cultural da Cidade. O facto do quarteirão manter esta situação de fronteira entre um espaço de grande prestígio arquitetónico e cívico da Cidade e o seu centro antigo, está ainda presente atualmente na configuração do seu edificado





e na estrutura funcional que possui. A sua localização central, a sua importância patrimonial e urbanística no contexto do centro da Cidade e a estrutura do edificado existente, tornam o quarteirão das Cardosas num espaço em que se impõe uma intervenção ambiciosa, que induza mudanças, que introduza novidades, que fomente a discussão e que marque um novo padrão dentro da Cidade consolidada. Pretende-se uma intervenção de qualidade, renovadora no espaço público e no edificado, que permita fomentar novas relações urbanas com a envolvente, que assegure a criação de novas funções de apoio de proximidade compatíveis com um uso residencial de qualidade, garantindo a sua ampla renovação funcional.



Imagem 46 - Levantamento fotográfico do Quarteirão das Cardosas.



Plano Urbano. Escala 1/5000

Legenda:  eixos de ligação  abertura do Quarteirão das Cardosas  sentido do eixo de separação entre a zona histórica e a zona nova da Cidade  demolição parcial da Muralha Fernandina

7.9. A Muralha como limite

Para encerrar o tema em questão e por se tratar de um dado fundamental para este trabalho, iremos apresentar todos os vestígios existentes da Muralha Fernandina, pois notamos que a cada tempo corresponde uma determinada verdade construída.

Para iniciar este percurso tomamos como ponto de partida um dos cafés mais emblemáticos da Cidade, o café “Porta do Olival”. É no seu interior onde ainda persistem vestígios da antiga Porta do Olival, situada junto à Cordoaria.



Imagem 47 - Levantamento fotográfico do Café da Porta do Olival - Cordoaria.

Seguindo o percurso da velha Cerca Fernandina em direção à zona das Virtudes, mais precisamente no limiar da Rua Dr. Barbosa de Castro (antiga Rua do Calvário) ainda é visível, por entre as casas burguesas do século XIX, um pequeno fragmento das ameias do antigo muro.



Imagem 48 - Levantamento fotográfico na Rua Dr. Barbosa de Castro.

No interior do quarteirão compreendido entre as ruas Francisco da Rocha Soares, das Virtudes e das Taipas, encontra-se o segundo trecho mais extenso dos panos da Muralha onde também são visíveis algumas siglas deixadas pelos pedreiros que a construíram.



Imagem 49 - Levantamento fotográfico nas Virtudes.

Retomando o percurso da Muralha em direção ao rio deparamo-nos, junto às Escadas do Caminho Novo, com um dos panos mais bem conservados da Muralha. Este fenómeno deve-se, nas palavras de Germano Silva, ao difícil acesso dos carros de bois e respectivas ferramentas usadas na construção de habitações.



Imagem 50 - Levantamento fotográfico nas Escadas do Caminho Novo.

Junto à margem do rio, onde hoje se encontra a doca da Capitania do Porto do Douro a Muralha continua pela margem do rio, hoje denominada Muro dos Bacalhoeiros.



Imagem 51 - Levantamento fotográfico do Muro dos Bacalhoeiros - Praça da Reboleira.

Ainda na margem, quase a chegar à Praça da Ribeira, o Postigo do Carvão manifesta-se sob as habitações como sendo a única abertura da Muralha Fernandina intacta.



Imagem 52 - Levantamento fotográfico do Postigo do Carvão.

Uma vez ultrapassada a Praça da Ribeira é visível de imediato extensos vestígios da Muralha, no entanto, muito alterada devido à abertura de arcos e provavelmente pela sobreposição de uma Muralha mais recente ocultando a original que se encontra soterrada.



Imagem 53 - Levantamento fotográfico dos muros na Ribeira.

Por fim será ao longo das Escadas dos Guindais que a Muralha de hoje nos mostra todo o seu esplendor. Este trecho, que corresponde não só ao maior que persiste atualmente, também nos dá a perceptibilidade da sua ocupação na escarpa onde cresceu a cidade do Porto, escalando assim o alto do Douro engrandecendo a sua presença como importante marco na Cidade de hoje.



Imagem 53 - Levantamento fotográfico da Muralha Fernandina.

Conclusão

“Hoje, como ontem, o desenvolvimento urbano não pode introduzir dinâmicas de ruptura, que gerem desequilíbrios e descontinuidades. Deve ser capaz de congregar energias que (re)ordenem as existências, as actividades e as vontades inscritas no tempo histórico da cidade. Reordenar, estabelecendo um nível de harmonia, equilíbrio e integração, que recupere as principais linhas de continuidade histórica urbana e que as projecte no futuro, renovadas e revigoradas. Na cidade, o tempo tem uma visibilidade material que torna legível o processo histórico de desenvolvimento urbano. Processo histórico que congrega uma unidade significativa entre tempo e espaço, em cada entidade material urbana que configura a cidade.”¹

Apesar da consciência de que o tempo histórico do observador não coincide, a maior parte das vezes, com um exato conhecimento do percurso histórico do património em análise, é necessário, como afirma Rui Tavares, reordenar esses testemunhos relevantes e representativos das várias correntes urbanísticas que fizeram história. Para tal, optou-se por estruturar uma reflexão pessoal assente em três tópicos que correspondem às formulações que compõe a Cidade: Mobilidade, Edificado e Espaço público.

Mobilidade

Ruas como a Rua Nova (atual Rua do Infante ou dos Ingleses); a Rua de Santa Catarina das Flores (atual Rua das Flores); a Rua de São João; a Rua de Mouzinho da Silveira; a Rua da Bolsa; a Rua de Ferreira Borges; a Avenida D. Afonso Henriques; a Avenida Vimara Peres; e a Rua de Saraiva Carvalho, terão surgido de uma estratégia de regularização, provavelmente estimulada pela Carta de sentença de D. Dinis, escrita em 1316. Esta iniciativa terá sido prolongada até ao século XX, com a abertura da Avenida da Ponte, hoje denominada Avenida D. Afonso Henriques.

1 TAVARES, Rui, *Memória e refundação urbana. Conservar e desenvolver a Cidade. O caso do Porto.*

Esta transformação ou regularização da malha urbana, geralmente aplicada no período marcado pela romanização, veio a ser idealizada e projetada até à época moderna (século XX), devido aos vários fatores que, apesar do grande intervalo de tempo que os separam, sempre procuraram responder aos problemas de falta de condições de circulação e de comunicação da Cidade com o resto do território.

Este demorado processo de ordenamento e regularização da malha urbana do velho Burgo irá passar, essencialmente, pela definição de vários eixos paralelos aos eixos pré-existentes, compostos por estreitas e sinuosas ruas, provavelmente nascidas de antigos caminhos e azinhagas definidos durante o período romano. Ainda hoje (século XXI), estes novos eixos são alvos de acatos de requalificações, não só por constituírem arruamentos de grandes valores históricos, mas também por simbolizarem o que foi em tempos uma Cidade amuralhada em ascendente expansão e crescimento.

É nos possível observar, no interior do perímetro amuralhado, parte dos arruamentos que compõe esses eixos estruturadores. O eixo definido pelas ruas de São João e Mouzinho da Silveira, compõe um dos mais importantes exemplos desta reflexão, propondo a ligação direta entre a Praça da Ribeira (local onde se encontrava a Porta da Ribeira e onde se desenvolviam as principais atividades comerciais desenroladas provavelmente antes do século XII até meados do século XX) com a Praça Almeida Garrett (importante espaço de transição com o exterior e as vias de ligação com o norte do território, e onde também eram realizadas várias atividades de comércio), eixo esse que não só tornou possível uma melhor e mais rápida ligação entre os dois pólos mais importantes da Cidade, como também do centro repartidor da Cidade - Largo de São Domingos. Muitos destes eixos não só ajudaram na definição e conservação do limite que foi definido pela Muralha Fernandina, mas também vieram engrandecer, o que foi em tempos, as várias entradas e saídas da Cidade, como por exemplo, a Avenida de Saraiva de Carvalho aberta a eixo da extinta Porta do Sol.



Edificado

Os principais agentes de transformação da Cidade foram os Mendicantes, chegados ao Porto na terceira década do século XIII, sendo que não podemos nos esquecer que a localização dos dois conventos mendicantes e das suas cercas foi condicionada pelo senhorio episcopal, contribuindo para determinar os limites administrativos da “Civitate” eclesiástica do século XIII, em que se baseará o traçado da Muralha gótica, erguida no século seguinte.

É no período quatrocentista que a Cidade vai sofrer uma hierarquização, através da criação de três unidades de paisagens com núcleos de propriedades e componentes sociais e económicos diversas: a Ribeira, o alto do Olival (também composto pela Judiaria) e o núcleo sagrado românico, o Morro da Sé.

Desse modo, a Muralha que no século XIV circunscrito o Porto não só veio definir um novo perímetro da “Civitate” episcopal, mas também ergueu, no século seguinte no seu interior, dois conventos – o Convento de Santa Clara e de Santo Elói, que dependerão ainda do plano centrado em São Domingos. O mesmo sucedeu, por exemplo com a Judiaria do Olival. O plano, porém, denotou uma tendência que se acentuará no futuro: uma progressiva concentração de urbanidade no vale do rio da Vila e suas encostas, com o consequente alheamento da Cidade oriental.

A construção dos conventos posteriores aos mencionados deram origens a importantes transformações na área onde se levantaram, como por exemplo, a abertura de ruas ou mesmo a deslocação das aberturas da Cidade, como foi no caso da Porta de Carros. Geralmente localizados juntos às entradas da Cidade amuralhada, esta intencionalidade poderá não só traduzir-se num ato praticado pelas Ordens religiosas, mas também como meio impulsionador e de dinamismo urbano de cada uma das áreas onde se encontram as portas da Cidade.

No período protagonizado pelos Almadas, esta intencionalidade prosseguiu com a construção de edifícios monumentais, não só como forma de engrandecer as entradas (Cadeia da Relação), mas também como redefinição do que eram os limites da Muralha, agora substituída por uma rede de edificado (Real Casa Pia, Teatro Nacional de São João). Ao findar o século XVIII é notório um retiro gradual dos altos muros que compõe a Muralha, permitindo assim uma plena e total expansão extramuros. Este fenómeno urbano é bem marcado com a reformulação

da fachada do Convento de Santo Elói, aquando da destruição da Muralha. Para além da atribuição de um novo meio de delimitação da Cidade histórica, foram também definidos diversos centros ao longo dos vários séculos, todos eles agora atribuídos através da construção de edifícios públicos. No entanto, foi desde o início do século XVIII que se foi consolidando um novo centro financeiro da Cidade, e no limiar do século XX, um dos principais objetivos consistia em assegurar a acessibilidade à nova zona central (Praça da Liberdade), através da convergência de vias e redes de comunicação e transporte – razão da construção da Estação de São Bento no lugar do extinto Convento de São Bento de Avé-Maria. A desempenhar o mesmo papel que este edifício proveniente do traçado de José Marques da Silva, temos o quarteirão das Cardosas que, no limiar do século XXI, terá sofrido uma requalificação, determinando e enriquecendo o que constitui hoje um dos limites mais claros e preponderantes da velha cidade medieval e da nova cidade.



Espaço público

A construção da Muralha Fernandina não só veio definir um novo sentido de expansão da Cidade em crescimento, como também acabou por unificar os dois morros e polos que a compõe. As suas portas, surgidas de uma localização propositada e não arbitrária, não desempenharam apenas uma função de ligação entre a Cidade amuralhada e restante território, mas também sugeriram o aparecimento de novos espaços comuns e de serventia pública através da realização de atividades comerciais.

Com o aparecimentos dos conventos e dos monumentais edifícios ao longo de todo o perímetro da Muralha, foram também estes grandes impulsionadores para a definição deste espaços públicos em questão. Em casos particulares como o edifício da Cadeia da Relação, este serviu, com auxílio na sua belíssima fachada voltada para a porta, de meio para engrandecer uma das principais entradas da Cidade – Porta e Largo do Olival. Outro ponto importante para a concepção destes espaços e da sua influência na transformação da malha urbana, foi a clara necessidade em criar diferentes tipos de ligação entre estes (Rua de Trás; Ruas de São Bento da Vitória; e Rua das Taipas), provavelmente de forma a dinamizar o comércio local entre os vários largos. No entanto, esta intenção de ligar as diferentes praças ou largos da Cidade demonstrou, no período protagonizado pelos Almadas, uma semelhante abordagem à realização do Eixo São João Novo e Mouzinho da Silveira. Assegurando a comunicação do centro religioso à parte alta da Cidade, a extinta Praça de São Roque não só garantia uma mais dinâmica e impulsora relação entre este dois pólos como pertencia ao eixo de ligação entre várias praças (Terreiro da Sé, Praça de São Roque, Praça de Santo Elói e Praça de Santo Ovídio) no sentido de expansão Norte. A parcial demolição da Muralha também teve grandes repercussões na melhoria e definição das praças que englobam as portas da Cidade (Ribeira e Praça Almeida Garrett), maioritariamente proporcionado pelo acentuado aumento viário dos abundantes comerciante ou veículos.

Apesar de muito já se ter escrito sobre a Muralha Fernandina e o Centro Histórico, é notório que são na maioria trabalhos pontuais que, com todo o valor, garantem apenas fragmentos do impacto da Muralha na evolução da Cidade portuense. Com este trabalho pouco mais foi adiantado pois inúmeros aspectos

ficaram por tratar, no entanto foi possível chegar à conclusão de certas possibilidades de relação entre a Muralha e a Cidade histórica. À primeira vista não se torna fácil de desvendar possíveis relações entre estas duas realidades urbanas, no entanto, após uma observação atenta sobre a evolução da Cidade através dos diferentes planos e projetos urbanos que pensaram a Cidade, podemos notá-los – a Muralha Fernandina e a Cidade histórica – próximos no modo como nasceu a malha urbana da Cidade.

De um modo geral, a Cidade não só cresceu em função dos limites definidos pelos muros que a rodeavam, como também deixou o seu traço na paisagem urbana. Partindo do caso particular das vias, do edificado e do espaço público, podemos concluir que no aspeto da Cidade de hoje a realidade da Muralha não persiste apenas nos fragmentos ainda de pé, mas sim nos elementos que a compõe – a Rua (Mobilidade), o Edificado e o Espaço público.



Referências bibliográficas

Fontes Gráficas

Imagem 01 - “Ponte das Barcas no ano de 1817, por Henry L’Eveque”: <http://www.portopatrimoniomundial.com/ponte-das-barcas.html>

Imagem 02 - “Gravura do Velho Burgo”. Autor Desconhecido

Imagem 03 - “Fotografia do Arco de Nossa Senhora das Verdades por Teófilo Rego”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto).

Imagem 04 - “Porta da Vandoma por Gouveia Portuense”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto).

Imagem 05 - “Arco de Sant’Ana por José Júlio Gonçalves Coelho”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto).

Imagem 06 - “Planta do Porto Medieval”: Arquivo Municipal do Porto.

Imagem 07 - “Reprodução de gravura publicada em 1736, da autoria de H. Duncalf e William Henry Toms”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto).

Imagem 08 - “Portas e postigos da Muralha do Século XIV”: <http://www.portopatrimoniomundial.com/muralha-do-seacuteculo-xiv.html>

Imagem 09 - “Porta do Olival, por Gouveia Portuense”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto).

Imagem 10 - “Porta Nova/Nobre, por Gouveia Portuense”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto).

Imagem 11 - “Gravura do século XVIII representando a Porta de Carros”: <http://>

www.gisaweb.cm-porto.pt (Arquivo Municipal do Porto).

Imagem 12 - “Portas da Ribeira, por Gouveia Portuense”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto).

Imagem 13 - “Portas de Cimo de Vila, por Gouveia Portuense”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto).

Imagem 14 - Gravura do Monte dos Judeus: <http://portoarc.blogspot.pt/2012/07/>

Imagem 15 - “Planta de José Champalimaud de Nussane, 1790, mostrando os conventos de Santo Elói e de São Bento de Avé - Maria”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto - Catálogo do Livro de Plantas).

Imagem 16 - “Gravura de J. Vitória Villa-Nova, 1833, vendo-se ainda a Igreja dos Lóios”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto).

Imagem 17 - “Fotografia tirada da Rua das Flores com vista parcial do Convento de São Bento de Avé-Maria”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto).

Imagem 18 - “Planta topográfica da cidade do Porto, de 1839, por Joaquim da Costa Lima Sampaio”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto - Catálogo do Livro de Plantas).

Imagem 19 - “Gravura mostrando a feira de São Bento, em frente ao Convento de São Bento de Avé-Maria, em 1833”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto).

Imagem 20 - “Fotografia do obelisco no cimo da Rua 31 de Janeiro, como contraponto à Torre dos Clérigos”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto).

Imagem 21 - “Planta para a construção de arcadas na Praça da Ribeira. Indica

a localização do assento militar, do chafariz da Praça da Ribeira e de várias propriedades particulares”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto - Catálogo do Livro de Plantas).

Imagem 22 - “Cais da Ribeira, junto à Capela da Lada, aprov. em 1834, por Joaquim da Costa Lima Sampaio”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto - Catálogo do Livro de Plantas).

Imagem 23 - “Planta topográfica do muro da cidade em frente à Ponte das Barcas, no Cais da Ribeira, aprov. em 1822, por Damião Pereira de Azevedo”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto - Catálogo do Livro de Plantas).

Imagem 24 - “Gravura do Largo do Souto e Capela de São Roque, por Joaquim Vilanova, 1833”: <http://portoarc.blogspot.pt/2013/03/largo-do-souto-e-capela-de-s-roque.html>

Imagem 25 - “Planta baixa da Rua de Santo António do Penedo, e Postigo do Sol, aprov. Junta das Obras Públicas 1830”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto - Catálogo do Livro de Plantas).

Imagem 26 - “Alinhamento na Rua do Sol”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto - Catálogo do Livro de Plantas).

Imagem 27 - “Desenho do Postigo do Sol (lado exterior), antes de 1768, por Artur Guimarães Júnior”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto).

Imagem 28 - “Desenho do Porta do Sol, conforme foi construída em 1768, por Artur Guimarães Júnior”: <http://portoarc.blogspot.pt/2015/05/outros-edificios-publicos-xi.html>

Imagem 29 - “Fotografia do troço da Muralha que ladeava o Convento de São Bento de Avé-Maria”: <http://monumentosdesaparecidos.blogspot.pt/2012/07/rua-de-santo-antonio-dos-congregados-e.html>

Imagem 30 - “Fotografia da demolição da Porta do Sol e dos panos da Muralha que a ladeavam”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto).

Imagem 31 - “Fotografia do processo de abertura da Rua Nova da Alfândega, e consequente demolição da Porta Nova/Nobre”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto).

Imagem 32 - “Gravura publicada na revista O Ocidente, em 1882, representando o aspeto das obras de abertura da Rua Mouzinho da Silveira”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto).

Imagem 33 - “Plano de abertura da Rua Ferreira Borges, por Joaquim da Costa Lima Júnior”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto - Catálogo do Livro de Plantas).

Imagem 34 - “Plano de abertura da Rua D. Maria II. Aprov. Junta de Obras Públicas, 1815”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto - Catálogo do Livro de Plantas).

Imagem 35 - “Plano de abertura da Rua Mouzinho da Silveira”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto - Estudos [da Carta da Cidade]).

Imagem 36 - “Plano e perfil da rua que se projeta rasgar desde a Rua dos Ingleses até à Porta Nobre, da autoria de Joaquim da Costa Lima Júnior, em 1856”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto - Catálogo do Livro de Plantas).

Imagem 37 - “Fotografia das obras de construção da Ponte D. Luís, vendo-se ainda a Ponte Pênsil, por Emílio Biel no ano de 1883”: <http://monumentosdesaparecidos.blogspot.pt/2009/10/ponte-d-maria-ii-ou-ponte-pensil-cidade.html>

Imagem 38 - “Fotografia referentes às obras de abertura do Túnel da Ribeira nos anos 30 do séc. XX”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto).

Imagem 39 - “Obras de construção dos túneis e Estação de São Bento no local onde se encontrava o Convento de São Bento de Avé Maria”: <http://portoarc.blogspot.pt/2015/01/conventos-de-religiosas-viii.html>

Imagem 41 - “Obras de abertura da Avenida da Ponte e demolições da Rua do Corpo da Guarda”: <http://www.gisaweb.cm-porto.pt> (Arquivo Municipal do Porto).

Imagem 45 - “Gravura do Funicular original”: Publicação de 1896 na revista Branco e Negro.

Livros e Monografias

AFONSO, José Ferrão, *A Rua das Flores no século XVI: elementos para a história urbana do Porto quinhentista*. 2ª Edição. Porto, Faup Publicações, 2000.

ANDRADE, Amélia Aguiar; GONÇALVES, Iria; MARQUES, António Henrique Rodrigo de Oliveira, *Atlas de cidades medievais portuguesas: séculos XII-XV*. 1ª Edição. Lisboa, Centro de Estudos Históricos da Universidade Nova, 1990.

BRAGA, Maria Helena Gil; REAL, Manuel Luís, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*. Porto, Câmara Municipal do Porto, 2001.

CAMPOS, João, *Porto: reflectir (sobre) a cidade histórica*. Porto, Câmara Municipal do Porto, 1999.

CAMPOS, João, *Porto: património e paradigmas*. Porto, Câmara Municipal do Porto, 1997.

CORRÊA, Mendes, *As Origens da cidade do Porto: cale, portucale e Porto*. 2ª Edição. Porto, Fernando Machado, 1935.

DELGADO, Ana Paula; GUIMARÃES, Margarida Mesquita; VALENÇA, Paulo de Queiroz, *Eixo Mouzinho Flores: território do recolhimento e do mercadejar*. Porto, Porto Vivo, SRU, 2012.

(Oporto) DOMINGUES, Álvaro; GUNTHER, Anni; TAVARES, Rui, *Atlas histórico das cidades europeas: Península Ibérica: Francia*. Barcelona, Salvat, 1994-1996. - 2 vol. - Vol.1-Península Ibérica, Vol.2-Francia.

FERNANDES, José Alberto; MARQUES, Helder; MARTINS, Luís Paulo, *Porto, Percursos nos Espaços e nas Memórias*. Porto, Edições Afrontamento, 1990.

FERNANDES, José Alberto Rio; CHAMUSCA, Pedro; FERNANDES, Inês, *Avenida dos aliados e baixa do Porto: usos e movimentos*. Porto, Porto Vivo, SRU, 2014

FIGUEIREDO, Ricardo; TAVARES, Rui; VALE, Clara Pimenta do, *Avenida dos Aliados e Baixa do Porto: Memória, Realidade e Permanência*. Porto, Porto Vivo, SRU, 2013.

GOLFF, Jacques Le; SETA, Cesare De, *La ciudad y las murallas*. Madrir, Catedra, 1991.

GUIMARÃES, Margarida; MOURA, António; LOZA, Rui Ramos, *Plano de Gestão: Centro Histórico do Porto. Património Mundial. Síntese executiva*. Porto, Câmara Municipal do Porto, Porto Vivo, SRU, Junho 2010.

LOZA, Rui Ramos, *Porto a património mundial: processo de candidatura da cidade do Porto à classificação pela UNESCO como Património Cultural da Humanidade 1993*. 2ª Edição. Porto, Câmara Municipal do Porto, 1996.

MARTINS, José Patricio, dir. *Delimitação da Área de Reabilitação Urbana do Centro Histórico do Porto em Instrumento Próprio*. Porto, Porto Vivo, Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa do Porto – SA, Junho 2012.

MELO, Arnaldo Sousa; RIBEIRO, Maria do Carmo, *Evolução da paisagem urbana: sociedade e economia*. Braga, Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço e Memória», Maio 2012.

MONTEIRO, Lucília; SILVA, Germano, *À Descoberta do Porto*. 1ª Edição. Lisboa, Editorial Notícias, 1999.

NUNES, António Lopes Pires, *Dicionário de arquitectura militar*. 1ª Edição. Casal de Cambra, Editora Caleidoscópio, 2005.

OLIVEIRA, José Manuel Pereira de, *O Espaço Urbano do Porto, Condições Naturais e Desenvolvimento*. Montagem por Centros de Estudos Geográficos Instituto de Alta Cultura. Coimbra, Anexo à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1973.

RAMOS, Luís António de Oliveira, *Portuenses na história*. Lisboa, Edições INAPA, 2001.

RAMOS, Luís António de Oliveira, *História do Porto*. 2ª Edição. Porto, Porto Editora, 1995.

SILVA, António Manuel, *As Muralhas Romanas do Porto: Um balanço arqueológico Portvgalia*, Nova Série, vol. 31-32. Porto, DCTP-FLUP, 2010-2011.

SILVA, Germano, *Caminhar pelo Porto: na companhia de Germano Silva*. 1ª Edição. Porto, Porto Editora, 2014.

TAVARES, Rui, “CONSERVAR PARA QUÊ?” *Recentrocidade-Memória e Refundação Urbana. O Centro Histórico do Porto - O caso do Plano do Centro Cívico do Porto (1916) de Barry Parker*, Arquitecto, Março de 2004.

MENDES, Manuel, *Porto 2001: regresso à Baixa*. Porto, FAUP Publicações, 2000.

PACHECO, Helder, *O grande Porto: Gondomar: Maia: Matosinhos: Valongo: Vila Nova de Gaia*. 1ª Edição. Lisboa, Presença, 1986.

PASSOS, Carlos de, *As Muralhas do Porto, da Circumvallação Gasca e da Circumvallação Fernandina*, Coimbra: Imprensa da Universidade, 1921.

PORTAS, Nuno, *Os tempos das formas*. Guimarães, Universidade do Minho, 2012.
- 2 vol. - Vol.1 *A cidade feita e refeita*, Vol.2 *A cidade imperfeita e a fazer*.

Revistas e Publicações periódicas

FERREIRA, Carmo; PACHECO, Helder, *Índice geral de o Tripeiro: Junho de 1908-Dezembro de 2006*. 1.ª Edição. Porto, Campo das Letras, 2007.

RODRIGUES, Adriano Vasco, “As Muralhas do Porto Medieval”, In *Ingenium, revista da Ordem dos Engenheiros*. Lisboa, Ordem dos Engenheiros, Julho de 1986.

Artigos e Notícias

PÚBLICAS, Ministério das Obras, “As Muralhas do Porto”, In *Boletim da Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais n.º 5*. Lisboa, Setembro de 1936.

TAVARES, Rui, *Memória e refundação urbana. Conservar e desenvolver a Cidade. O caso do Porto*.

Dissertações

AFONSO, José Ferrão, *A imagem tem que saltar, ou o rebate dos signos: a cidade episcopal e o porto intramuros no século XVI*. Barcelona, Universidade politècnica de Catalunya, 2008.

MARQUES, Raquel Gonçalves, *Repensar um centro esquecido: a acção do Porto Vivo, SRU no processo de reabilitação urbana do Morro da Sé*. Porto, Faup, 2013.

RAMOS, Sílvia Cristina Teixeira, *Ideias, planos e projectos urbanos: Cordoaria, Porto*, 2 vol. Porto, Faup, 2008.

SANTOS, Maria Helena Pizarro Paula, *A Rua Nova do Porto (1395-1520): sociedade, construção e urbanismo*. Porto, Flup, 2010.

Fontes Computadorizadas (Internet)

CULTURAL, Direção-Geral do Património, Muralhas denominadas de D. Fernando e respectivo miradouro. In <http://www.patrimoniocultural.gov.pt> (consultado em várias datas).

DORDIO, Paulo; SERENO, Isabel, Muralhas de D. Fernando e miradouro / Muralha Fernandina. In <http://www.monumentos.gov.pt> (consultado em várias datas).

PORTO, Câmara Municipal do, ARU - Centro Histórico do Porto. In <http://www.portovivosru.pt> (consultado em várias datas).

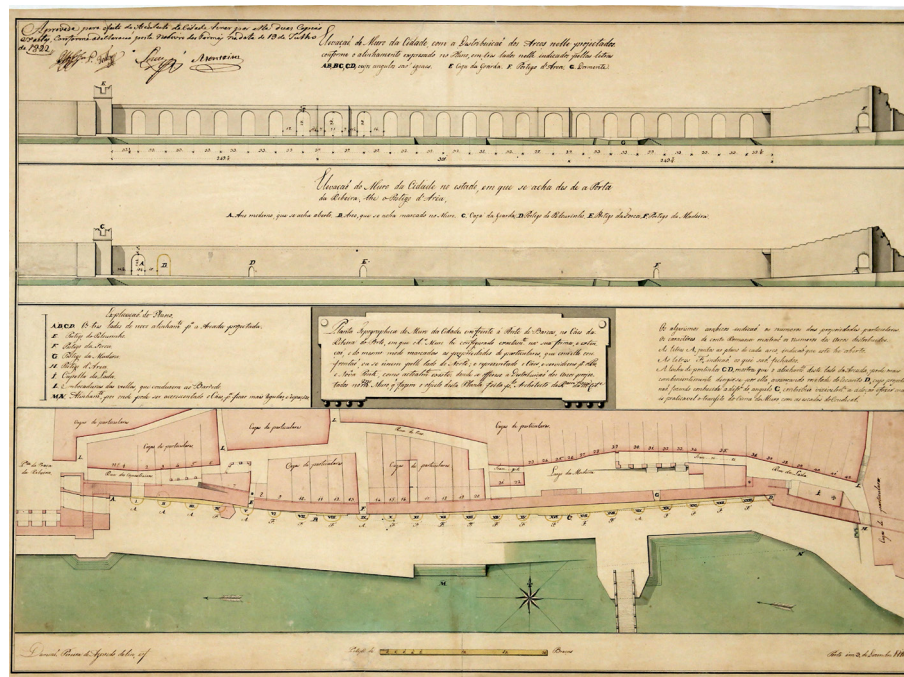
PORTO, Câmara Municipal do, Os planos do Porto. In <http://www.cm-porto.pt/pdm/os-planos-do-porto> (consultado em várias datas).

PORTO, Câmara Municipal do, <http://www.portovivosru.pt/pt/centro-historico/plano-de-gestao> (consultado em várias datas).

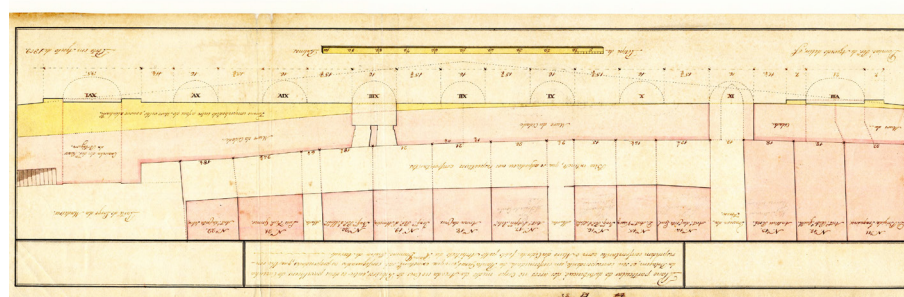
Anexos



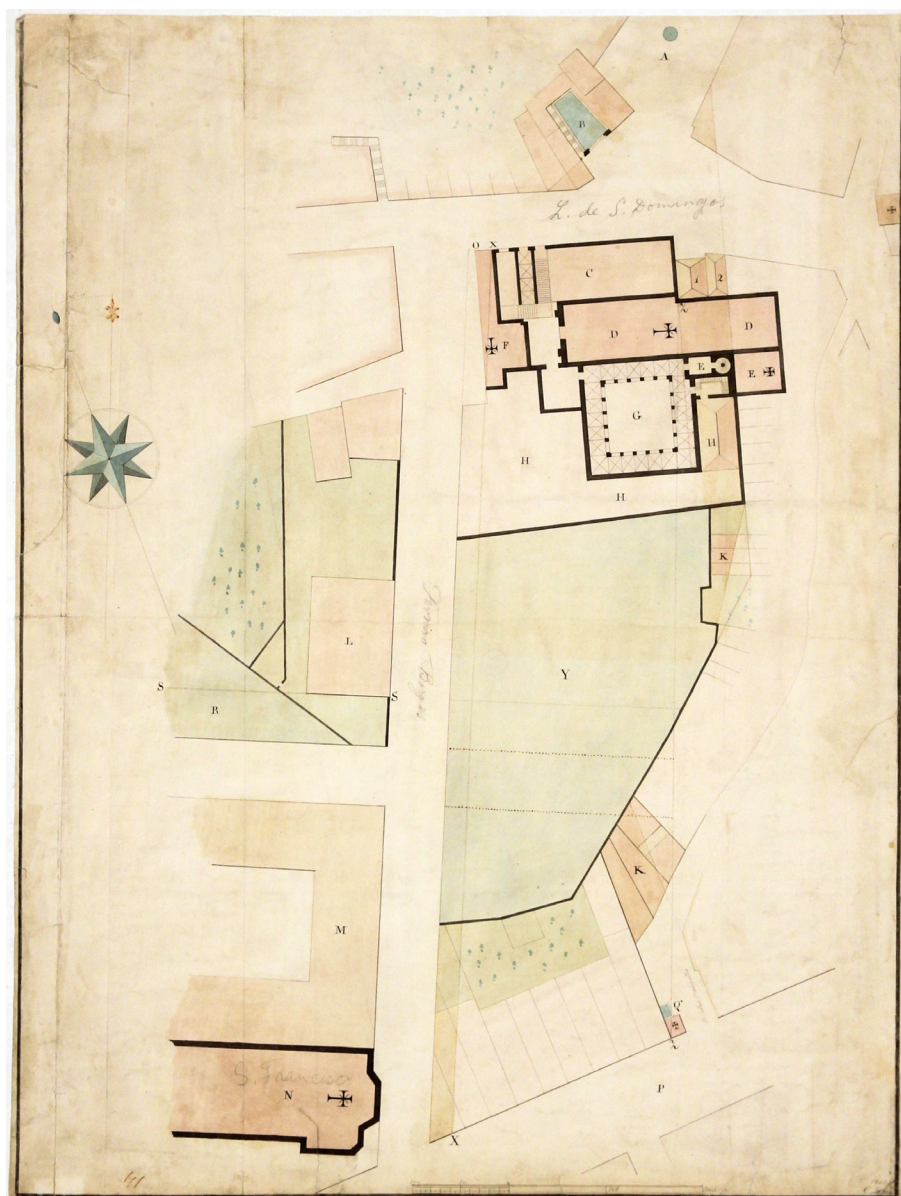
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Cartografia e Desenho Técnico”.
Planta do Porto Medieval. 2000 D-CDT-B4-110 Medieval COR.



Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
 Planta topográfica do muro da cidade em frente à Ponte das Barcas, no Cais da Ribeira, aprov. 1822.
 Damião Pereira de Azevedo.



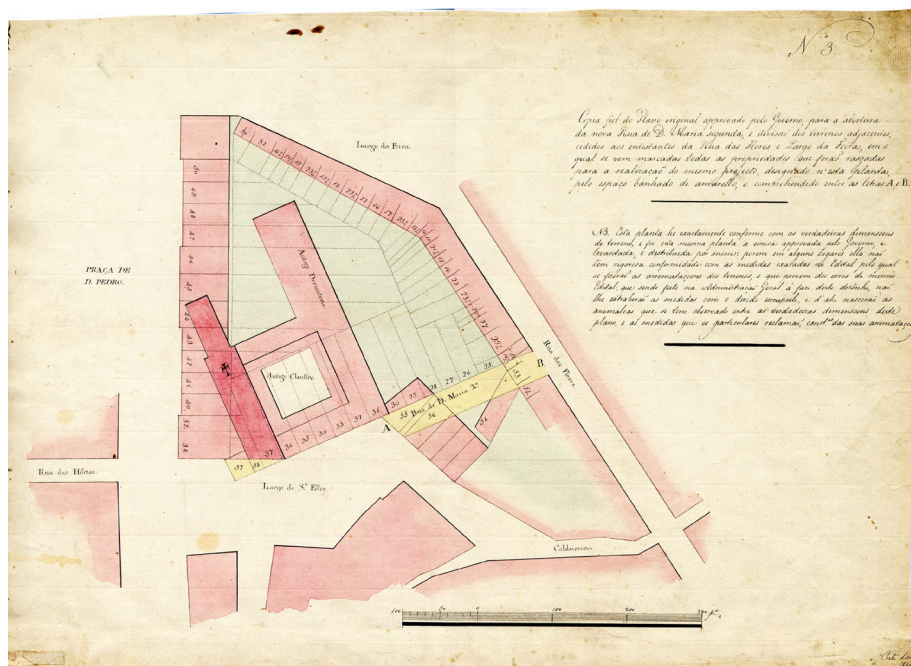
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
Plano particular da distribuição dos arcos no corpo médio da arcada do Cais da Ribeira(...)
Damião Pereira de Azevedo.



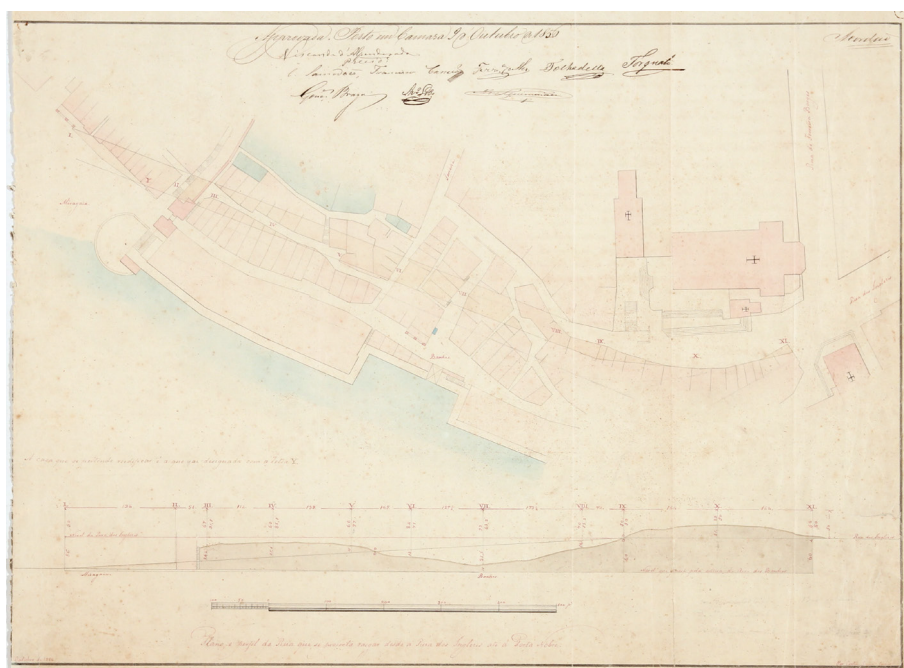
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
 Abertura da Rua de Dom Fernando e alargamento das ruas Ferreira Borges e Congostas (Mouzinho da
 Silveira). Joaquim da Costa Lima Júnior, 1840.



Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. "Catálogo do Livro de Plantas".
Plano topográfico exigido pela Ilustríssima Câmara Municipal para mostrar alguns alinhms. em projeto e aprov.
em diversos tempos. Joaquim da Costa Lima Júnior, 1840.



Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
Cópia fiel do plano (...) para abertura da nova Rua de Dona Maria Segunda.
Joaquim da Costa Lima Júnior, 1840.



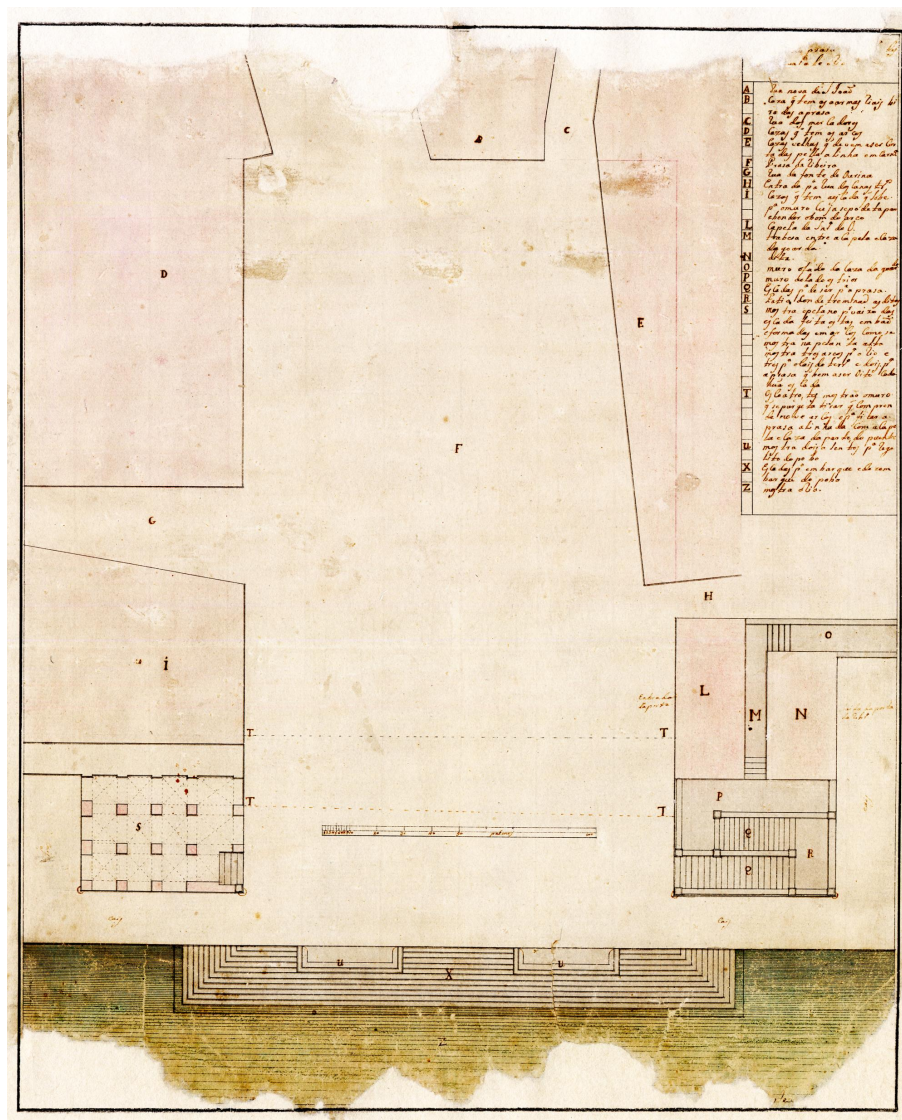
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
Plano e perfil da rua que se projeta rasgar desde a Rua dos Ingleses até à Porta Nobre.
Joaquim da Costa Lima Júnior, 1856.



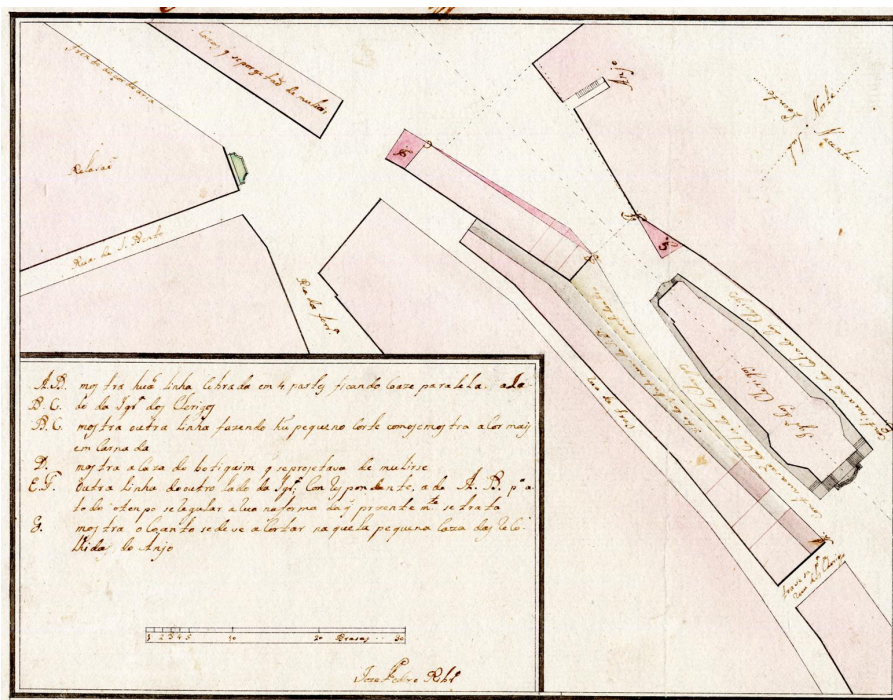
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
 Planta topográfica da cidade do Porto, 1839.
 Joaquim da Costa Lima Sampaio.



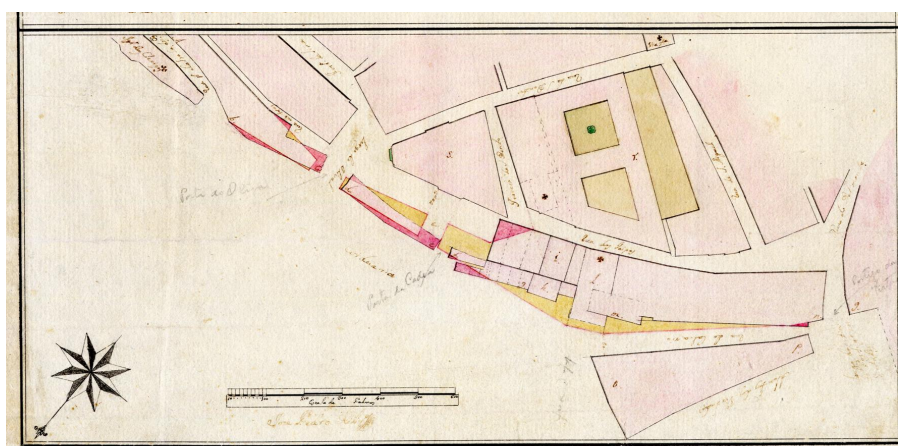
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
Planta mostrando a convexidade da Praça Nova, lado sul, desde Santo Elói até à Porta de Carros.
José Champalimaud de Nussane, 1790.



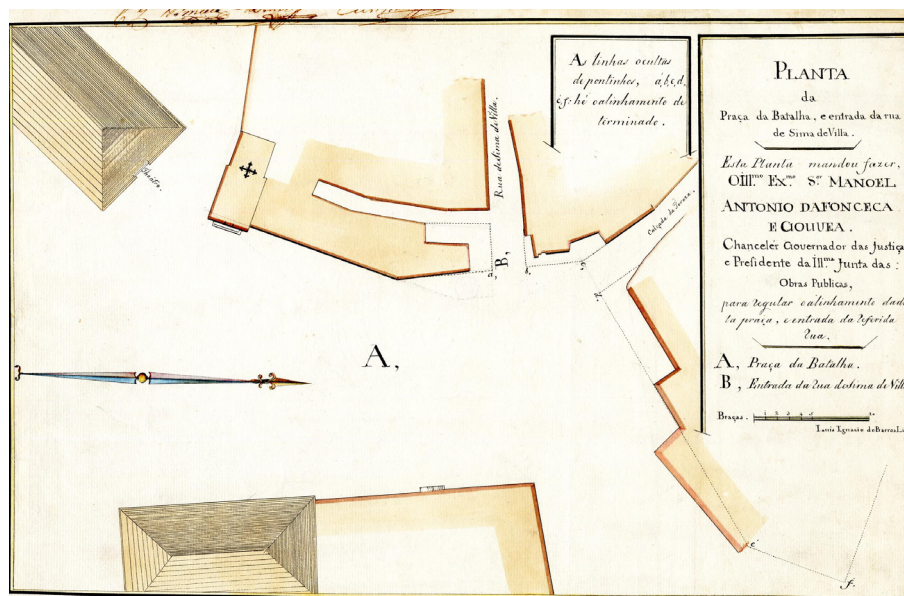
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
 [Planta] da Praç[a da Ribeira] des a Rua Nova até o rio.
 José Pedro Ribeiro, c. 1800.



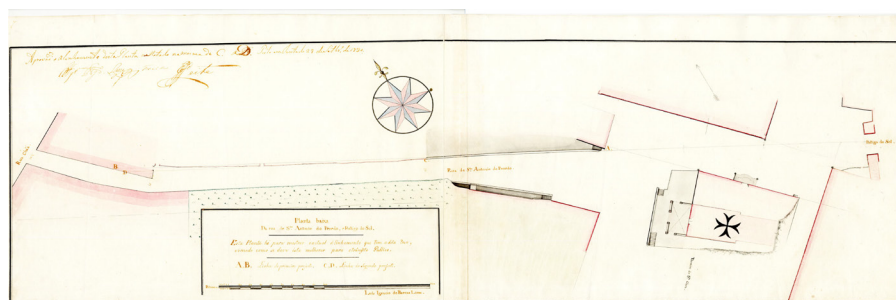
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
 Alinh.to na calçada dos Clérigos (R. da Assunção) e Porta do Olival.
 José Pedro Ribeiro, c. 1800.



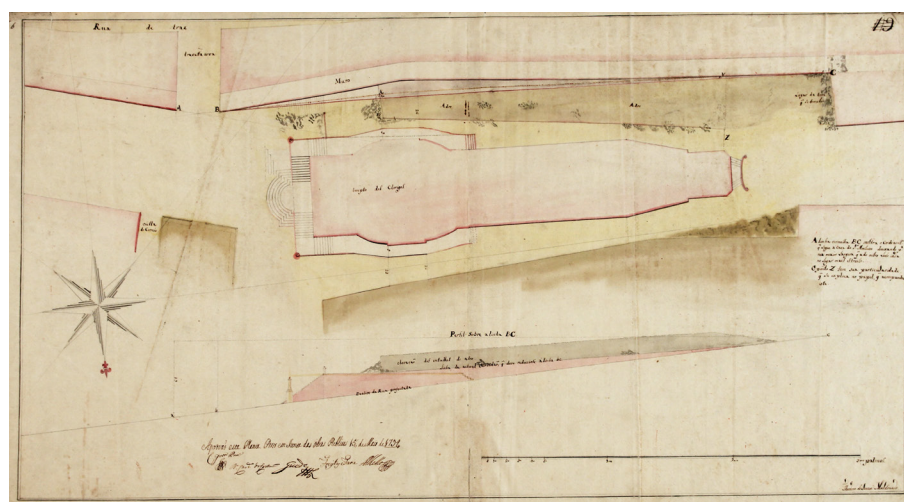
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
 Mapa das cazas que fazem frente a Cordoaria.
 José Pedro Ribeiro, c. 1800.



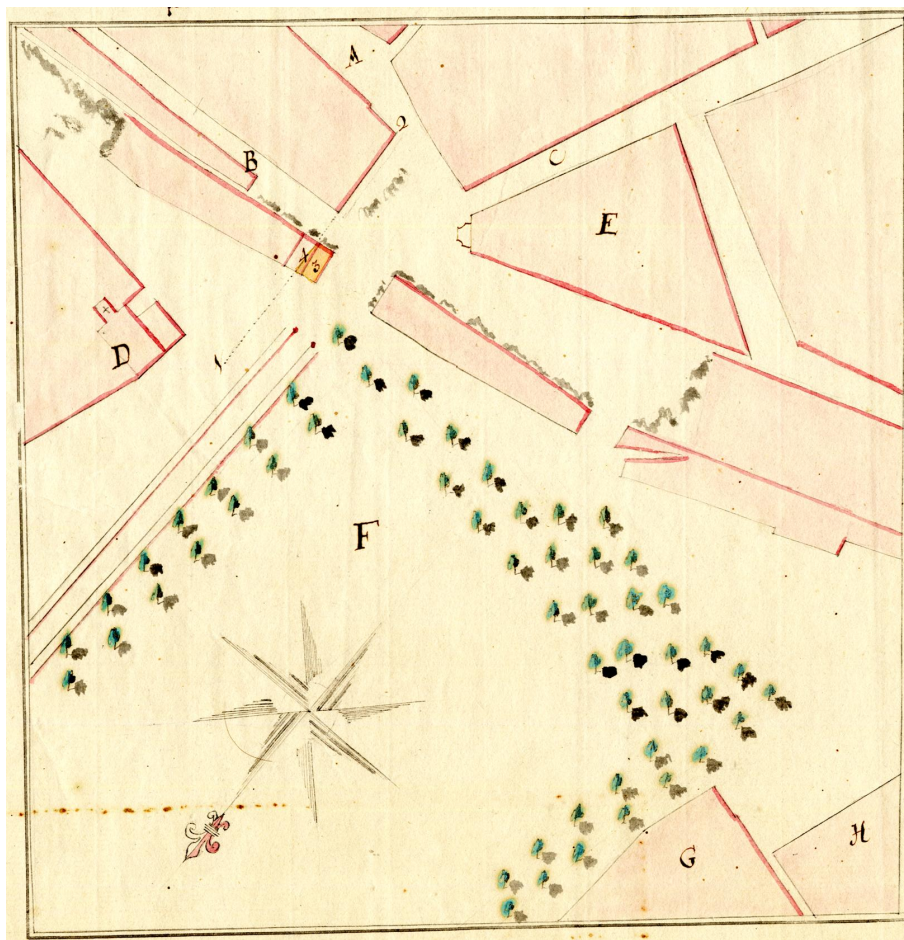
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
Planta da Praça da Batalha e entrada da Rua de Cima de Vila, aprov. Junta das Obras Públicas 1815.
Luís Inácio de Barros Lima.



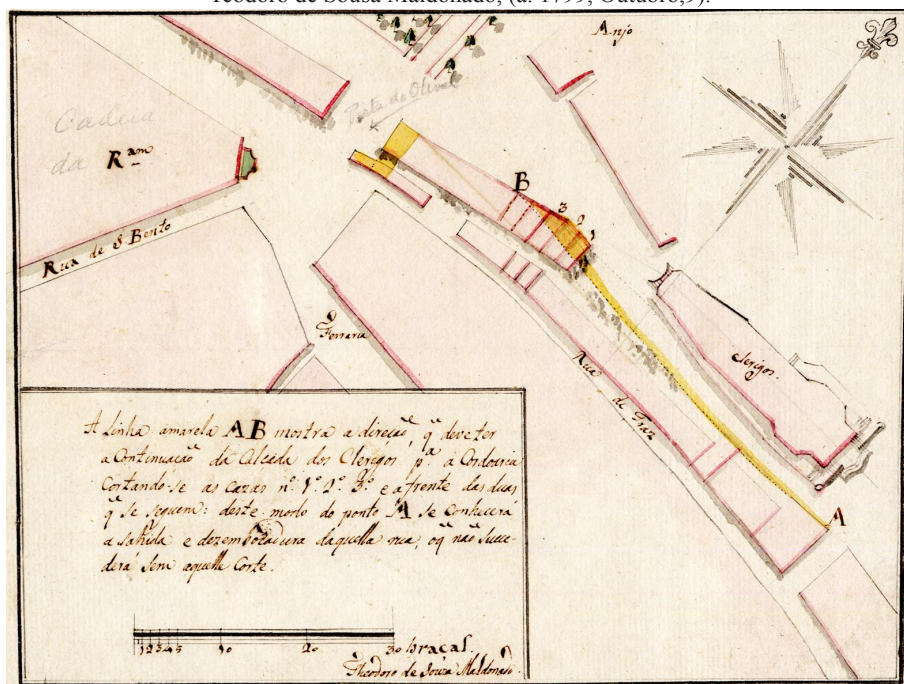
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
Planta baixa da Rua de Santo António do Penedo, e Postigo do Sol, aprov. Junta das Obras Públicas 1830.
Luís Inácio de Barros Lima.



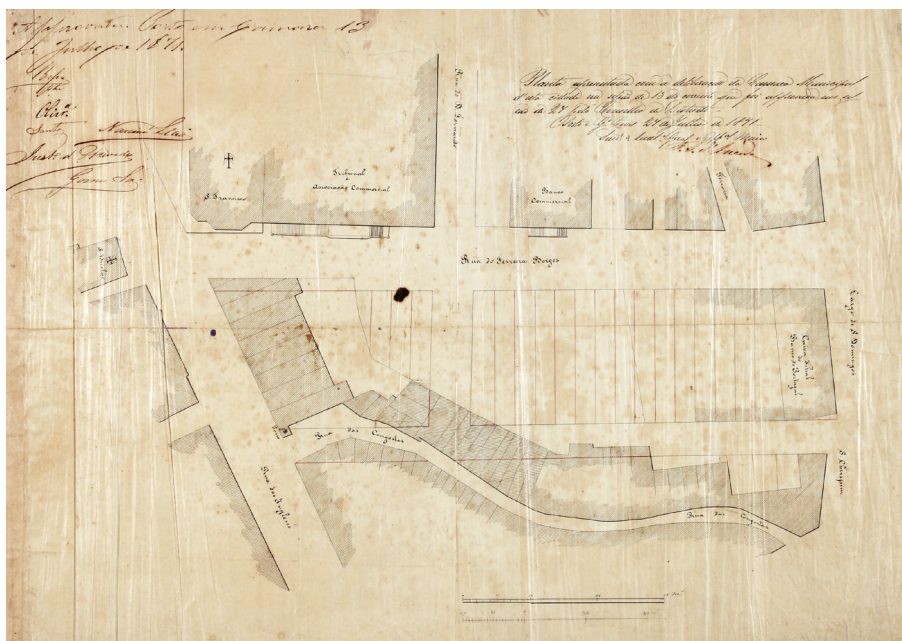
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
Planos pertencentes às ruas laterais da Igreja dos Clérigos.
Teodoro de Sousa Maldonado, (a. 1799, Outubro,9).



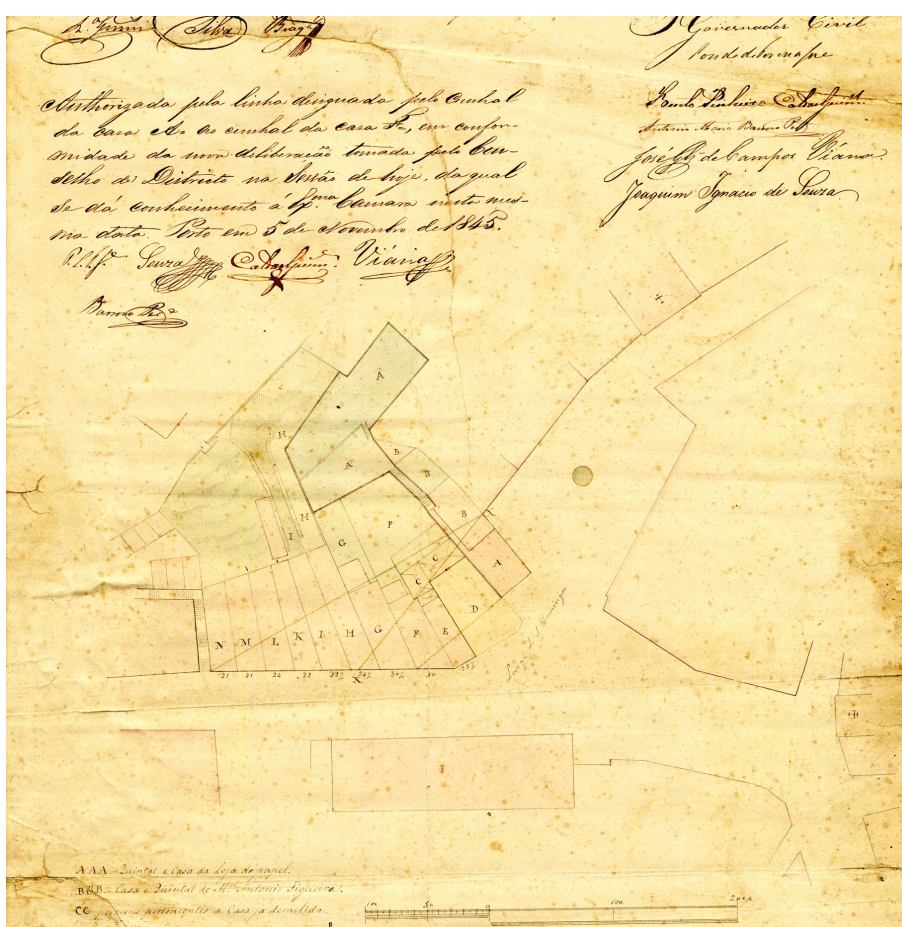
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. "Catálogo do Livro de Plantas".
 Alinh.to na alameda da Cordoaria para alarg.to na Porta do Olival.
 Teodoro de Sousa Maldonado, (a. 1799, Outubro,9).



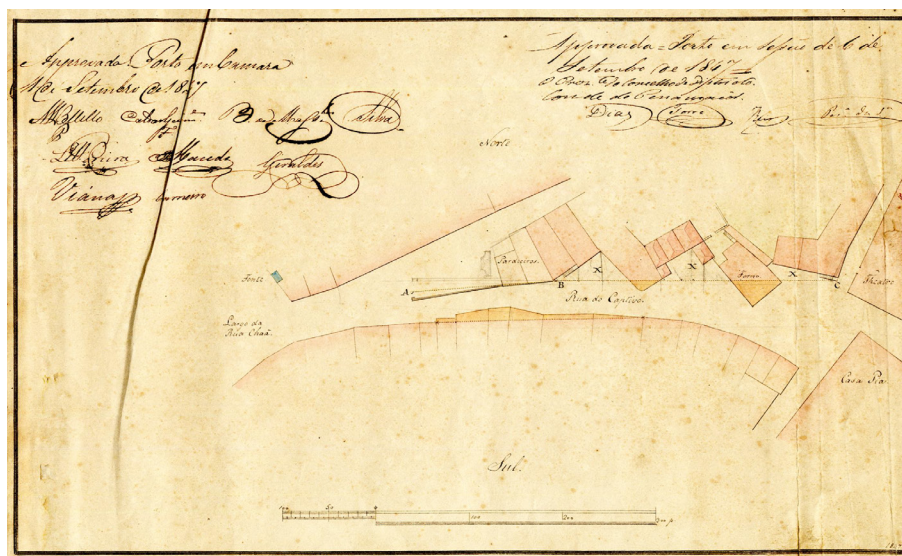
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. "Catálogo do Livro de Plantas".
 Alinh.to na calçada dos Clérigos (R. da Assumpção).
 Teodoro de Sousa Maldonado, (a. 1799, Outubro,9).



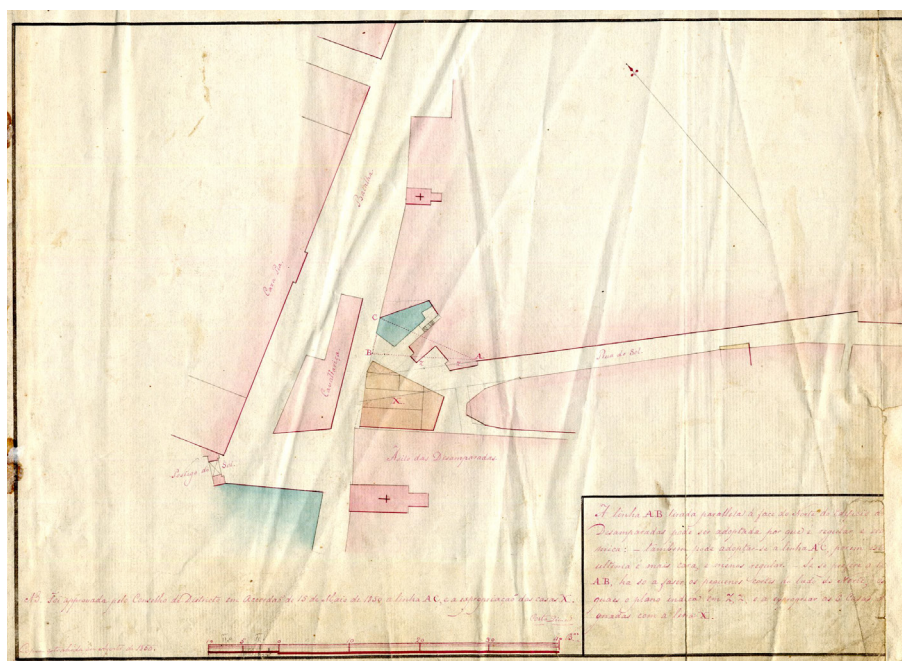
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
Alinhamento da Rua Ferreira Borges e Rua das Congostas.



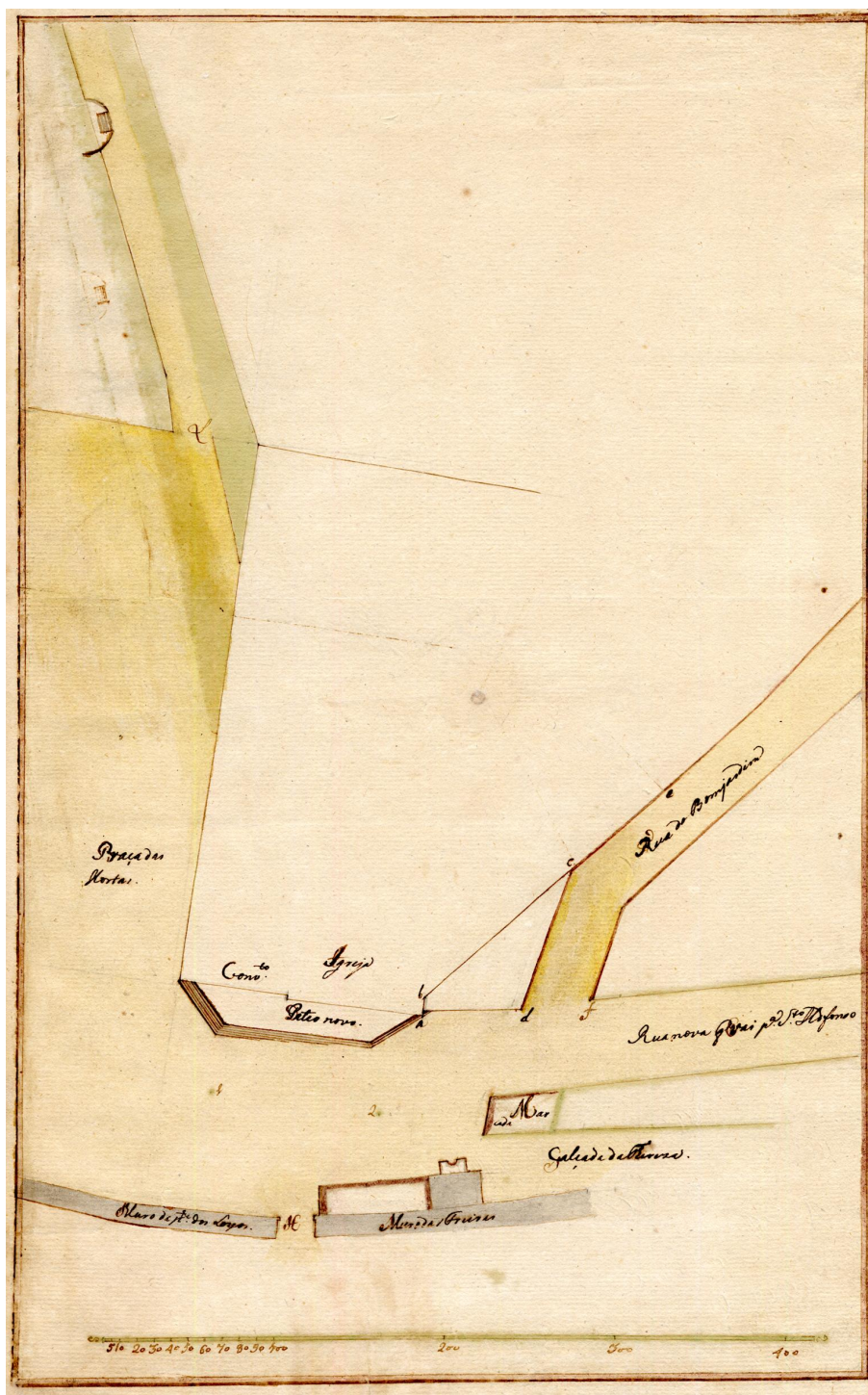
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
Alinhamento do Largo de São Domingos.



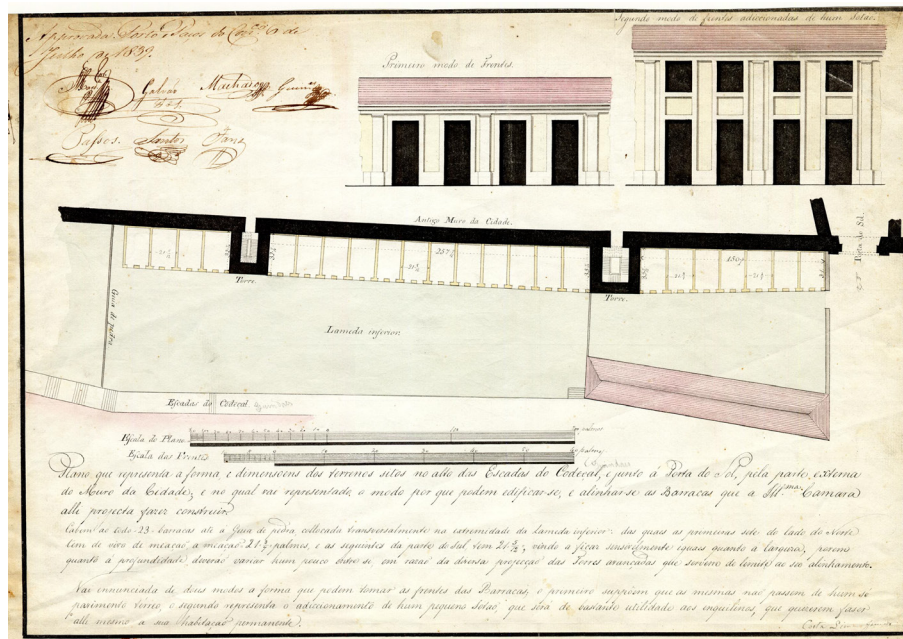
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
Alinhamento na Rua do Cativo.



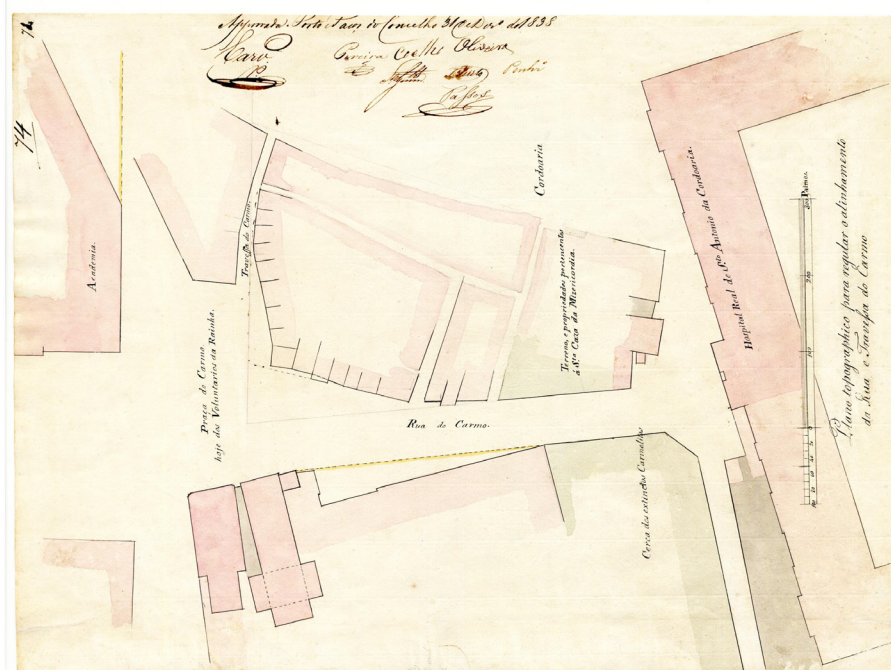
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
Alinhamento na Rua do Sol.



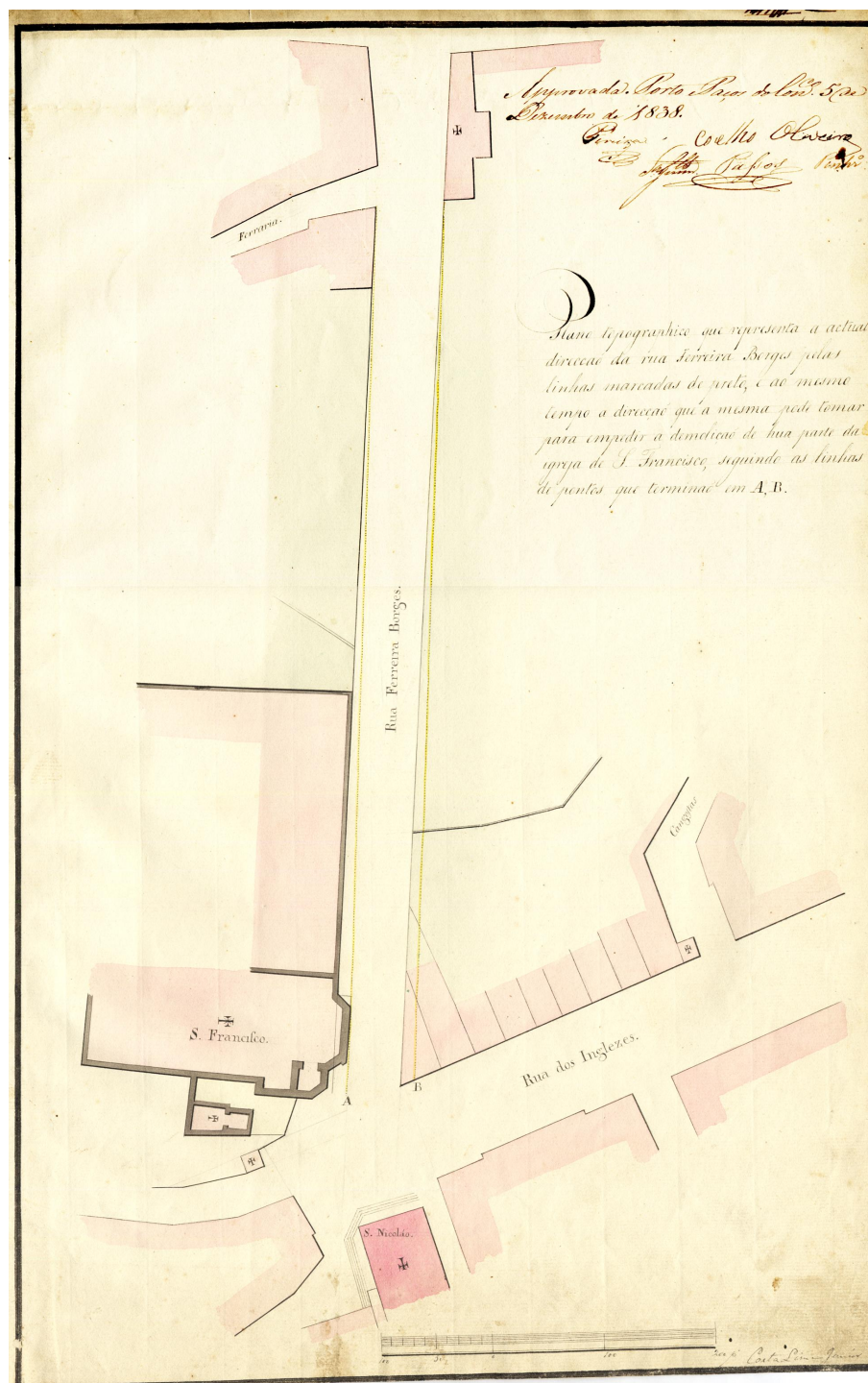
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
Escadas do Adro dos Congregados, Porta de Carros e parte das ruas de Santo António e Bonjardim.



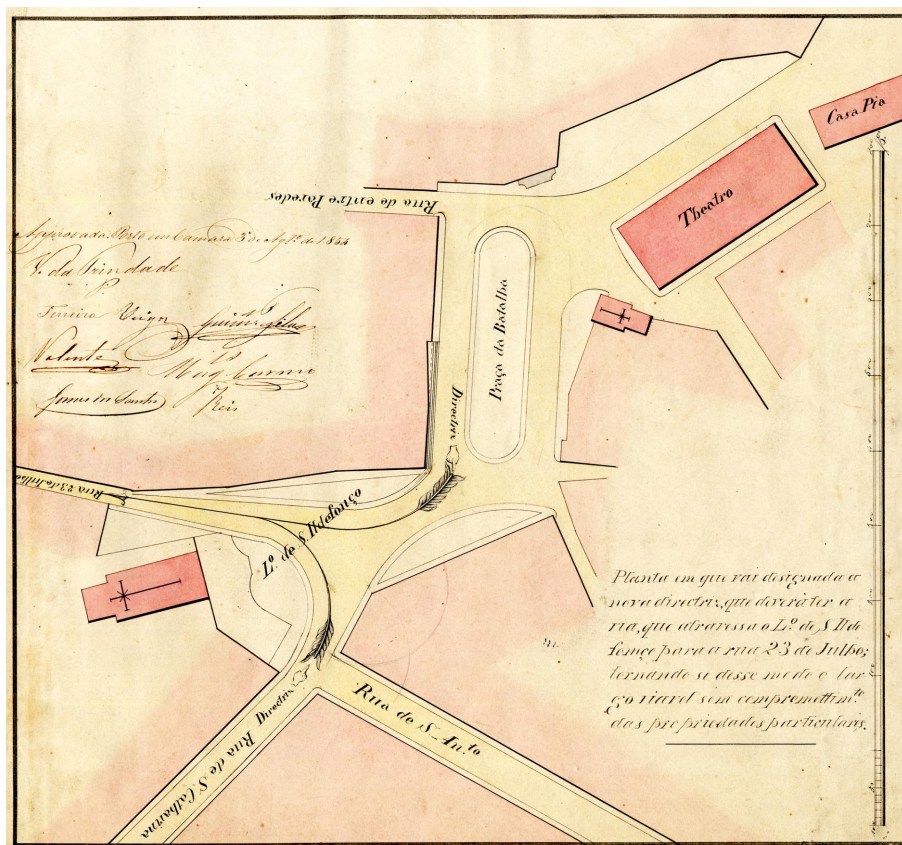
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
Plano que representa a forma e dimensões dos terrenos sitos no alto das Escadas do Codeçal, e junto à Porta do Sol, pela parte externa do muro da cidade.



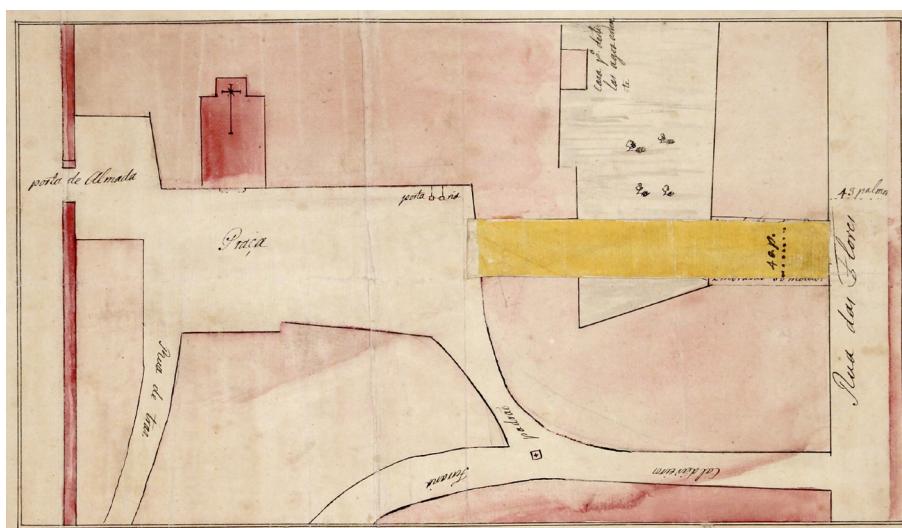
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”. Plano topographico para regular o alinhamento da Rua e Travessa do Carmo. 1838(aprov.).



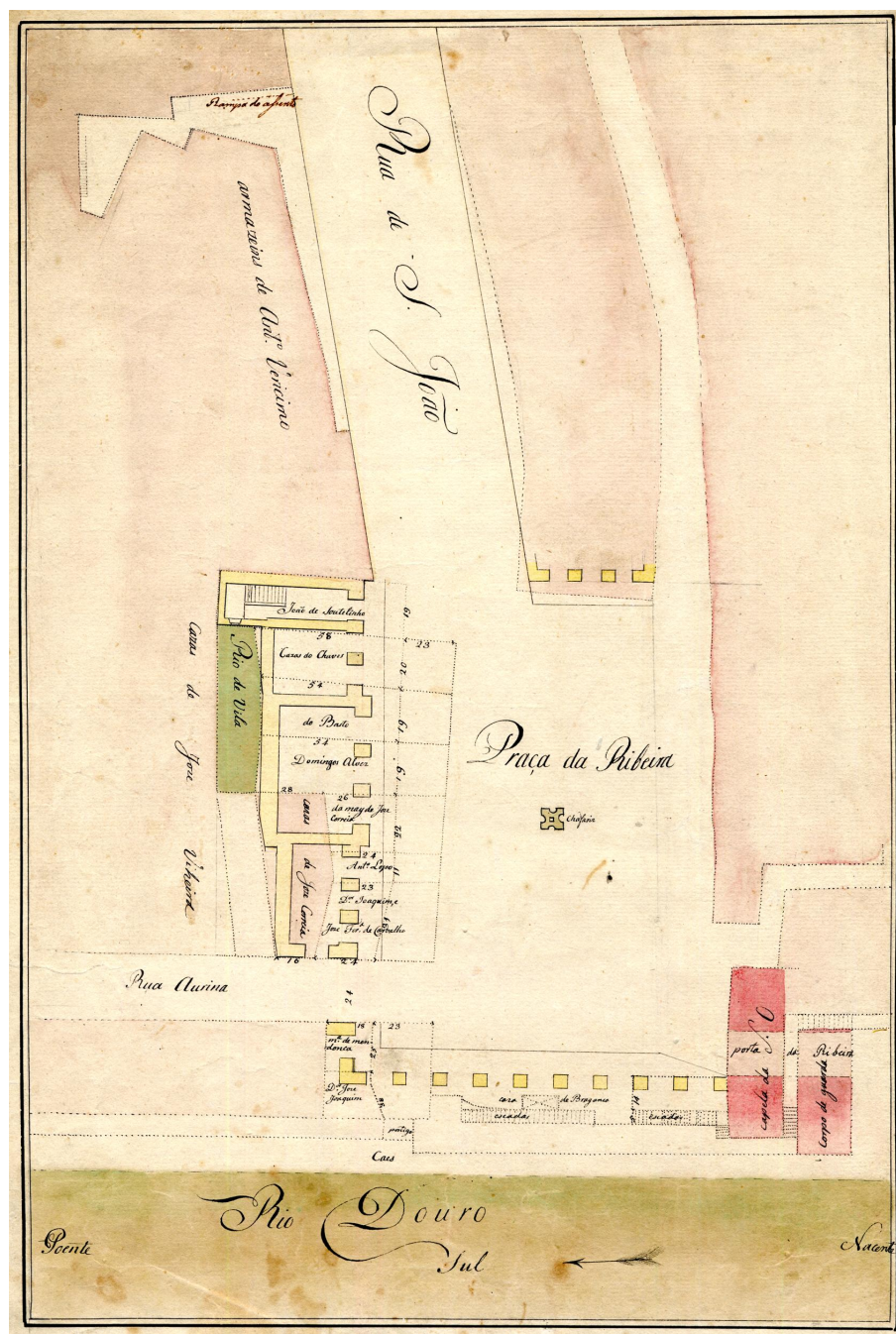
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
Plano topográfico que representa a actual direção da Rua Ferreira Borges (...) e (...) a direção que a mesma
pode tomar (...)



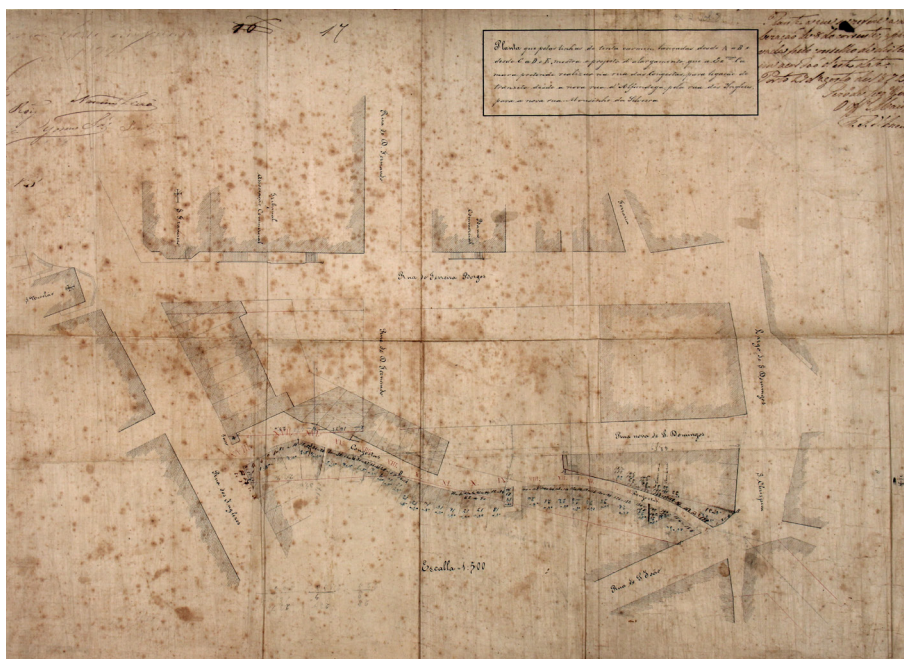
Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
Planta em que vai designada a nova diretriz, que deverá ter a via, que atravessa o Largo de Santo Ildefonso para a Rua 23 de Julho.



Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. “Catálogo do Livro de Plantas”.
Projeto para se abrir uma rua (R. Trindade Coelho) da Praça de Santo Eloi à das Flores, c.1815.



Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. "Catálogo do Livro de Plantas".
 Planta para a construção de arcadas na Praça da Ribeira. Indica a localização do assento militar, do chafariz da Praça da Ribeira e de várias propriedades particulares.

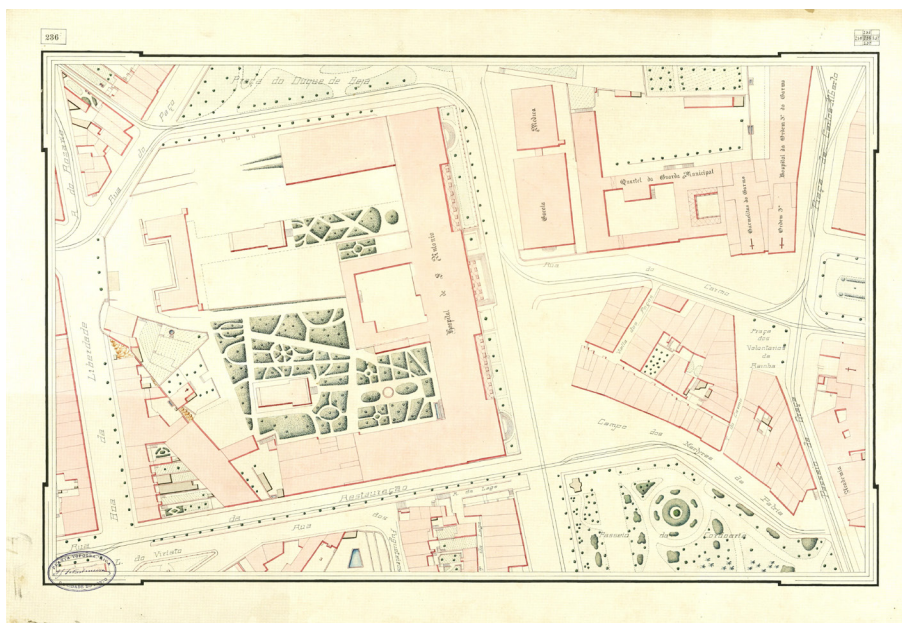


Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. Estudos [da Carta da Cidade].
Alarg.to da R. das Congostas, aprov. (Câmara) 1872 e abertura R. de Mousinho da Silveira, aprov. 1875.

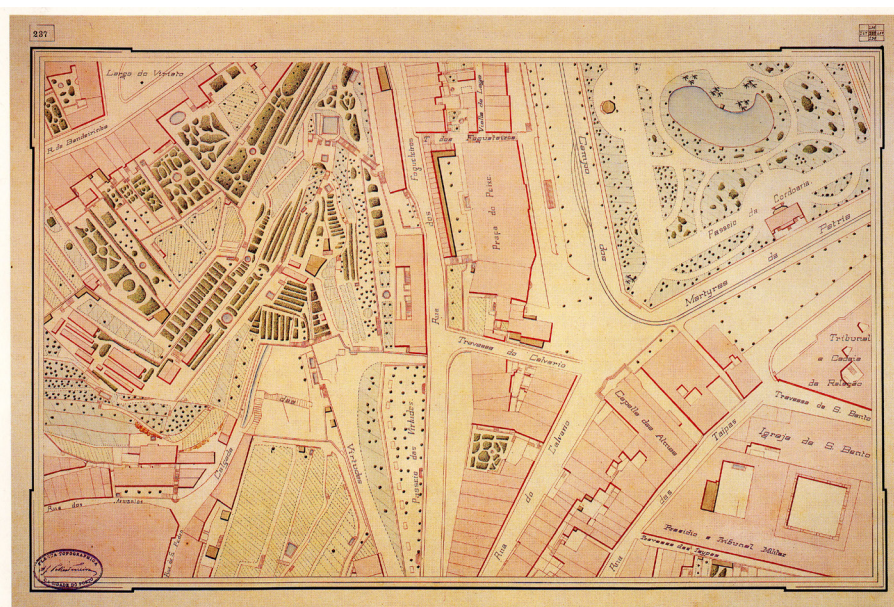


Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. Estudos [da Carta da Cidade].
Projeto de arruamentos no Bairro da Sé, aprov. 1893 p/ Comissão Executiva.

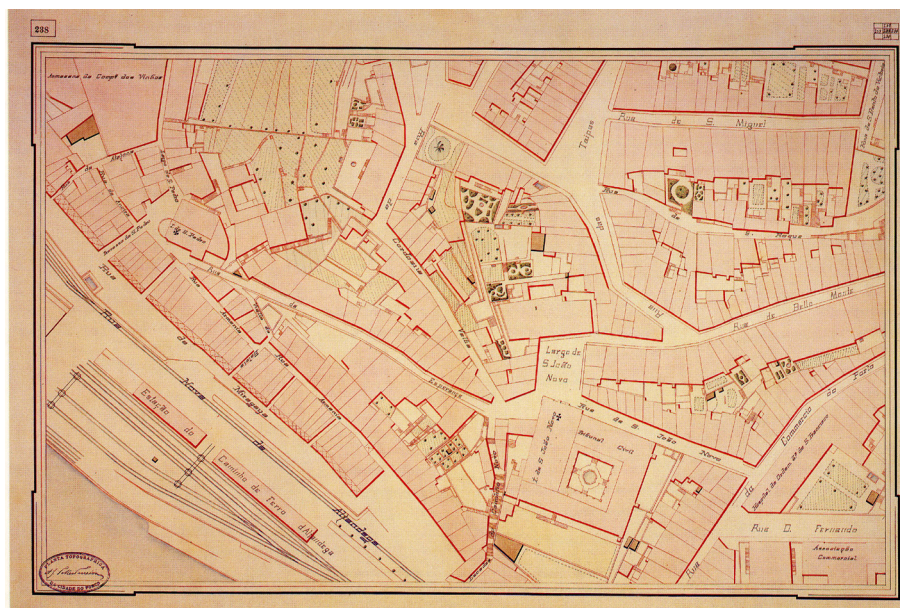
Plantas, escl 1.500, Augusto Gerardo Telles Ferreira 1892



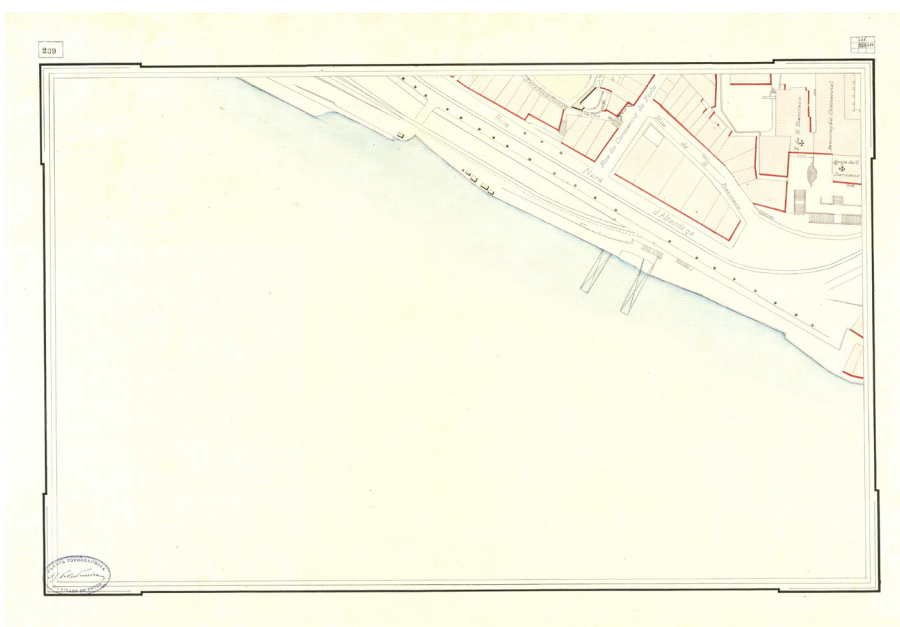
236



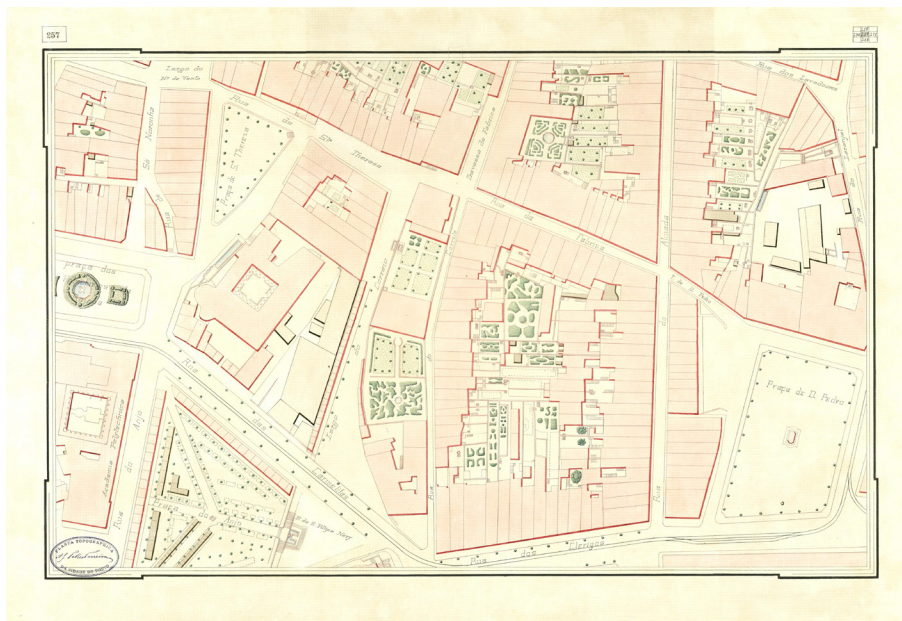
237



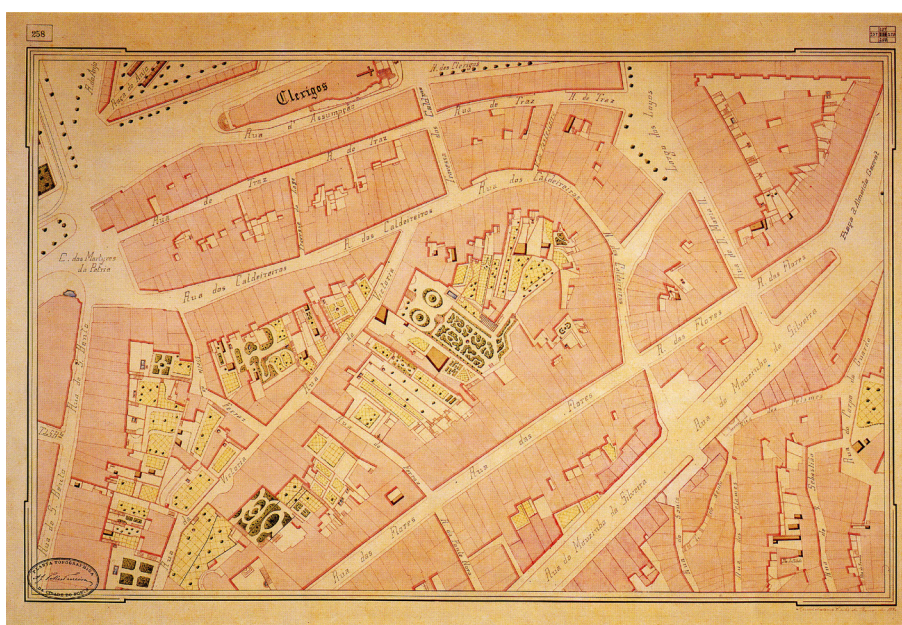
238



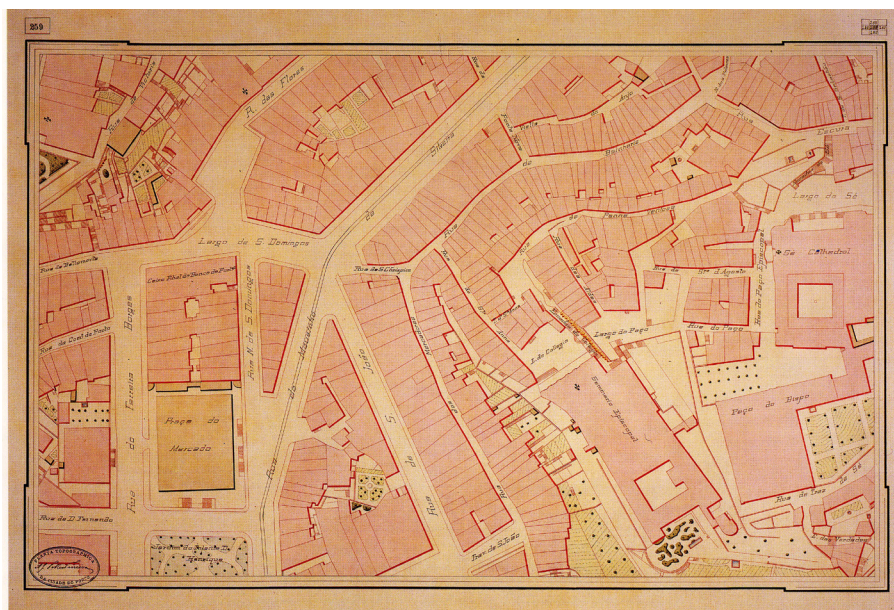
239



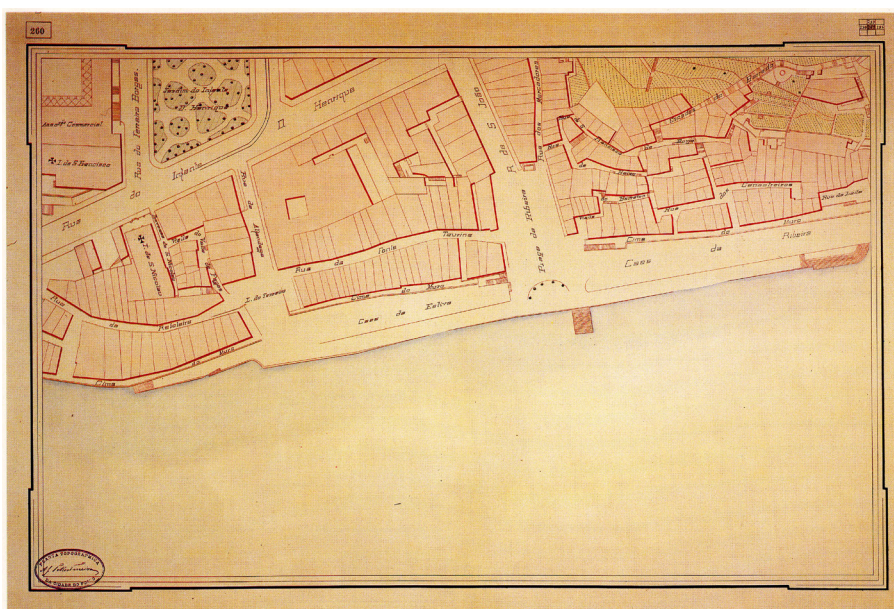
257



258



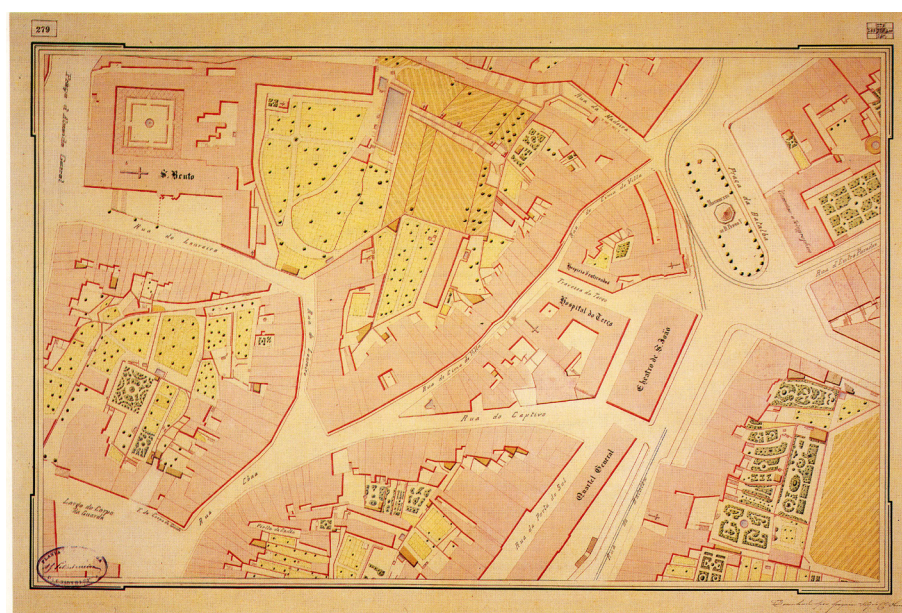
259



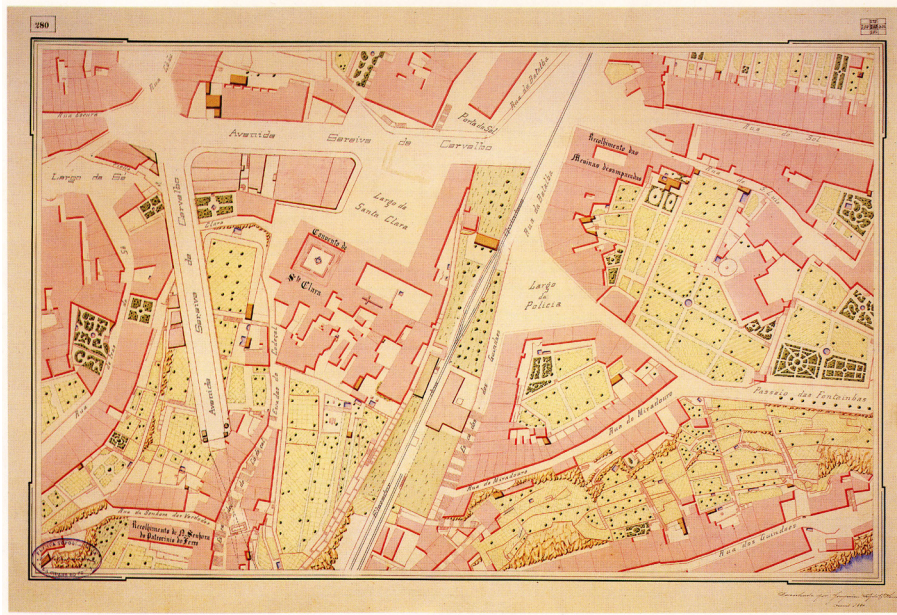
260



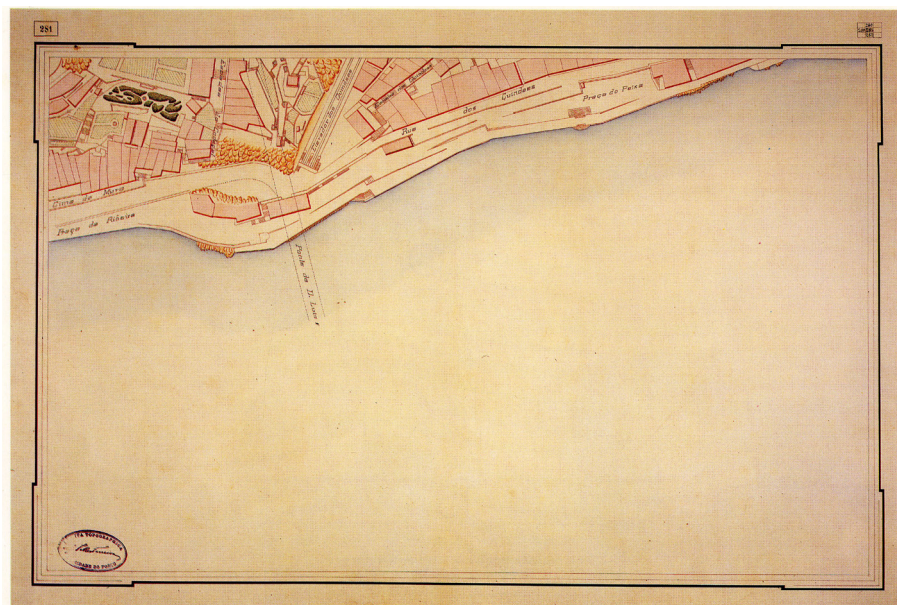
278



279



280



281